Cena numeru 50 zł



Morski Przegląd Gospodarczy



ORGAN GOSPODARCZY POLSKIEGO WYBRZEŻA

Nr 4 (23) | Gdynia, kwiecień 1948 r. | Rok III

Mgr L. KAWCZYŃSKA

Sądownictwo w transakcjach handlu morskiego

Transakcje handlu zamorskiego, oparte na odpowiednich umowach kupna, posiadają tylko pewne cechy wspólne z umowami z dziedziny handlu wewnętrznego. Do tych cech wspólnych należy obowiązek sprzedawcy wydania rzeczy kupującemu, obowiązek powstrzymania się od wszelkich czynności, które by udaremniły, lub utrudniły przeniesienie prawa własności na kupującego, oraz obowiązek nabywcy zapłaty umówionej ceny i odebrania rzeczy. Do rzędu cech, wyodrębniających handel zamorski, zaliczyć natomiast należy ryzyko transportu morskiego i w związku z tym konieczność ubezpieczenia towaru, zagadnienie rozdziału kosztów związanych z załadowaniem i przesłaniem towaru, przeszkodami transportu, z załatwieniem formalności celnych, konsularnych i t. p., a ponadto sprawa form i terminów płatności za towar, i wreszcie zagadnienia dotyczące dokumentów, legitymujących prawo własności towaru i prawo dysponowania nim.

Należy przy tym zaznaczyć, że kupno towarów na rynkach zamorskich, dopiero wówczas nabiera charakteru kupna zamorskiego, jeżeli w umowie, lub w dodatkach do umowy znajdują się zobowiązania dotyczące wystarania się o środek transportu zamorskiego. Dla tego też nie jest transakcją kupna zamorskiego tak zwana mała transakcja fob. Jest nim natomiast rozszerzona transakcja fob, transakcja cif i transakcja „na przybycie" (to arrive).

Gdybyśmy szukali odpowiedzi na pytania: w jaki sposób ma się odbyć załadunek towaru, do jakich czynności zobowiązany jest załadowca względnie sprzedawca, a jakie czynności obciążają nabywcę i kto ponosi ciężary z tytułu ewentualnej utraty lub uszkodzenia towaru w czasie transportu zamorskiego, jakie obowiązki wypływają z prezentacji dokumentów, takich jak konosament wraz z polisą ubezpieczeniową i fakturą, oraz szereg innych kwestii — w przepisach prawnych poszczególnych zainteresowanych państw, doszlibyśmy do przeświadczenia, że w ujmowaniu tych samych kwestii istnieją w każdym z tych państw, tak daleko idące rozbieżności, że rozstrzyganie sporów na podstawie systemów prawnych państwowych, byłoby w praktyce niemożliwe. Dotychczas bowiem nie zdobyto się na prawo międzynarodowe, które by w sposób jednolity normowało zagadnienia wynikające z wymiany międzynarodowej, a tym bardziej z transakcji handlu zamorskiego. Dla tych zagadnień prawo państwowe ma najmniejsze znaczenie, a sądy państwowe tylko o tyle mogą rozstrzygać zaistniałe spory, o ile opierają się na międzynarodowych zwyczajach handlowych. Poza tym samo życie wytworzyło formy sądownictwa dla zagadnień handlu zamorskiego, odrębne od sądownictwa państwowego. Stworzyło ono mianowicie sądownictwo rozjemcze, rozbudowane niekiedy do trzech instancji. Sądownictwo to ma zastosowanie w większości sporów związanych z transakcjami handlu zamorskiego. Względy praktyczne wzięły górę nad państwową procedurą sądową.

Większość umów w handlu zamorskim opatrzona jest klauzulą rozjemczą, która przewiduje rozstrzyganie sporów, mogących wyniknąć z danej transakcji, na drodze postępowania przed prywatnym sądem polubownym. Klauzula ta stanowi integralną część umów o kupno surowców i półsurowców, a poza tym występuje prawie z reguły we wszelkich innych umowach handlu zamorskiego. Umowy niezaopatrzone tą klauzulą są bardzo nieliczne.

Tak więc umowy kupna zamorskiego eliminują w dużym stopniu udział sądów państwowych w rozstrzyganiu omawianych tu sporów.

Zwyczaje handlowe, stanowiące sui generis międzynarodowe prawo handlu zamorskiego, ujęte są w formularzach firmowych, w tak zwanych normach zrzeszeniowych, będących przepisami zrzeszeń branżowych importerów, eksporterów i w klauzulach handlu zamorskiego: F.O.B. C.I.F. i „to arrive“.

Podane wyżej stosunki w zakresie rozstrzygania sporów handlu zamorskiego panują wszechwładnie w czasach pokojowych. W czasie zamieszek wojennych natomiast, spotykaliśmy się z tym, że mimo istnienia w umowie klauzuli rozjemczej, poddawano spory do rozstrzygnięcia przed sądy państwowe. Miało to naprzykład miejsce podczas ostatnich wojen światowych. Spory, dla których miarodajne mogłyby być tylko angielskie normy zrzeszeniowe, rozstrzygane były przez państwowe sądy niemieckie, motywujące swoją ingerencję niemożnością stosowania rozjemstwa angielskiego. Wyroki te miały oczywiście charakter raczej teoretyczny.

Prawo angielskie przewiduje również tak zwany „special case“ polegający na tym, że w pewnych nadzwyczajnych wypadkach można zgodnie z ustawą, mimo istnienia klauzuli rozjemczej, wezwać sędziego państwowego. Prawo to jest w praktyce jednak dość rzadko wykorzystywane.

W wyjątkowych tych wypadkach, trudno sędziemu państwowemu, wskutek braku stałej styczności z życiem handlu zamorskiego znaleźć samodzielnie właściwe rozstrzygnięcie sporu. Musi się on opierać na opinii rzeczoznawców. Wyroki w tych sporach różnią się od siebie w poszczególnych państwach tak bardzo jak różne są ustroje tych państw. Prawnicy bowiem, w przeciwieństwie do kupców, mających raczej międzynarodowe podejście do spraw handlu, myślą przede wszystkim według swego narodowo-prawniczego schematu konstrukcyjnego. Jeżeli chodzi np. o rozstrzygnięcie zagadnienia, kto ponosi odpowiedzialność w wypadku utraty, lub uszkodzenia towaru, to sądem właściwym, według zdania prawnika angielskiego, będzie sąd miejsca przejścia własności; według prawnika niemieckiego, sąd wypełnienia zobowiązania; zdaniem jurysty francuskiego, sąd miejsca dostawy. Istnieją również duże różnice pomiędzy judykaturą angielską, niemiecką i francuską. Sędzia angielski liczy się bardziej ze zwyczajami handlowymi. Stara się on znaleźć rozsądne wyrównanie rozbieżnych interesów stron, z równoczesnym uniknięciem niepotrzebnego formalizmu. Stanowisko sędziego niemieckiego podobne jest do stanowiska jego angielskiego kolegi. Judykatura francuska natomiast, przeładowana jest formalizmem, oraz drobiazgowością, która wpływa zwykle ujemnie na szybkość w wydawaniu rozstrzygnięć. Różnice powyższe, o tyle jednak nie tamują życia handlu, że na skutek klauzuli rozjemczej większość sporów podlega w tej dziedzinie sądom polubownym.

Przyczyną, która wyeliminuje sądy państwowe z życia handlu zamorskiego jest przede wszystkim niechęć kupca do prawnika. Ambicją kasty kupieckiej jest poddawanie wszelkich zatargów sądownictwu, w którym wybór sędziów zależy od samych kupców. Dochodzi tu także fakt, że rozstrzygnięcie zatargu jest zazwyczaj zależne od opinii rzeczoznawców i że sędzia państwowy musi się z konieczności opierać na takim orzeczeniu. Rzeczoznawcy ci rekrutują się w większości wypadków z pośród kupiectwa. Ponieważ więc współudział kupców w sądownictwie handlu zamorskiego jest, jak widzimy, niezbędny, praktyczniej jest kierować spór odrazu przed sąd polubowny.

Kwestią rozstrzygającą przy odpowiedzi na pytanie: „sąd rozjemczy czy państwowy? jest poza tym kwestia czasu. Prawnik, na skutek swego prawniczego wykształcenia jest przekonany, że najwłaściwszym jest rozstrzygnięcie zgodne z prawem. Dla kupca natomiast, większą wartość przedstawia rozstrzygnięcie szybkie, chociażby nawet błędne. Woli on wyrok sądu rozjemczego, który zebrawszy się po giełdzie, rozstrzyga spór na podstawie krótkiej rozprawy, niż wieloletnią niepewność, która pociąga za sobą tok instancji sądu państwowego. Po usunięciu tej niepewności, można bowiem poczynić odpowiednie kroki w celu wyrównania szkody, spowodowanej przegraniem sporu.

Kasta kupiecka strzeże zazdrośnie swych spraw, tak że nieliczne jedynie wyroki sądów rozjemczych dostają się do publicznej wiadomości. Trudno określić, czy są one lepsze, lub gorsze od wyroków państwowych. Poważne natomiast zastrzeżenia można mieć co do samego przewodu sądowego. Sędzia rozjemczy wybrany przez stronę zmienił się w trakcie rozwoju sądownictwa polubownego w adwokata strony. Fakt ten zostaje często wykorzystywany w ten sposób, że sędzia rozjemczy w wypadku przegłosowania go przez sędziego strony przeciwnej, oraz superarbitra, odmawia podpisania wyroku. Ta rola sędziego-adwokata nabrała z czasem cech instytucji prawnej. Już w postanowieniach Hamburskiego Stowarzyszenia Kupców Zbożowych w sprawach poddania się arbitrażowi powiedziano, że sprzedawca powinien zawiadomić nabywcę, jaki sędzia będzie reprezentował jego interesy w wypadku zaistnienia sporu.

Bezstronność sędziego rozjemczego pozostawia również wiele do życzenia. Jasnym jest bowiem, że drobny kupiec, wchodzący w skład sądu polubownego boi się narazić wielkiej firmie, która występuje jako strona w procesie. Licząc się z możliwością znalezienia się kiedyś w podobnej sytuacji sędzia rozjemczy przyznaje też czasem, wbrew wewnętrznemu przekonaniu, racje koledze, który zakwestionował jakość towaru, dostarczonego mu przez eksportera.

Mimo tych niedomagań i wad prywatnego sądownictwa rozjemczego, znaczenie jego dla transakcji handlu zamorskiego jest pierwszorzędne. Stwierdzić należy, że z chwilą, gdy dany ośrodek handlu zamorskiego staje się dostatecznie silnym do prowadzenia samodzielnej pracy, występuje wyraźnie dążenie do stworzenia własnego sądownictwa rozjemczego. Obok motywów ekonomicznych, jak strata czasu, duże wydatki, konieczność wysyłania prób do zagranicznych siedzib arbitrażowych, trudności porozumiewania się, a

niewątpliwie i ewentualność niedostatecznie objektywnego traktowania zatargów, nie małą rolę odgrywają tu także względy prestiżowe. Arbitraż jest w handlu międzynarodowym miernikiem znaczenia gospodarczego danego kraju, oraz najskuteczniejszym instrumentem dla podniesienia powagi i obrotów handlowych danego rynku.

Nie chodzi tu o odrębność przepisów krajowych sądów polubownych, lecz o ich siedzibę. Dowodem tego jest, że normy zrzeszeniowe niemieckie, powstałe wskutek rozkwitu przemysłu i handlu niemieckiego w połowie XIX wieku, nie różnią się zasadniczo od warunków handlowych angielskich. Wydane przez Bremeńską Giełdę Bawełnianą warunki dla handlu bawełną są wzorowane na „Liverpool Cotton Rules". To samo dotyczy warunków wydanych przez Niemiecko-Niderlandzkie Zrzeszenie Zbożowe, wzorowanych na warunkach „London Corne Trade Association". Chodziło tu głównie o to, by mieć sąd rozjemczy, czyli arbitraż we własnym kraju.

Za przykładem Niemiec poszły Holandia, Belgia i Francja, tworząc własne warunki dla handlu zamorskiego i własne arbitraże. Polska obrała tą samą drogę. W roku 1936 utworzono w Gdyni Izbę Arbitrażową dla bawełny i wydano własne warunki arbitrażowe, wzorowane na warunkach liverpoolskich i bremeńskich. W toku były również prace wstępne, mające na celu utworzenie własnego arbitrażu dla skór surowych. Po wojnie arbitraż bawełniany został w Gdyni reaktywowany.

Wzrost obrotów handlowych z zagranicą doda nam napewno własnych warunków handlu zabodźca do rozbudowy dalszych morskiego i co za tym idzie, rozbudowy własnego sądownictwa rozjemczego. Jest to zresztą nieodzownym warunkiem dla wytworzenia z naszych portów poważnych ośrodków dyspozycji handlowej.

Mgr **WŁADYSŁAW JACHNIAK**

Rok importu marynarskiego

Walka o dewizy i zwiększnie zasobu walut zagranicznych toczy się nadal. Jest ona podstawowym warunkiem dla kontynuowania importu w rozmiarach podyktowanych intensywnością zapotrzebowania rynków światowych. Gorączka dewizowa nie słabnie.

Nieodzownym czynnikiem dla importowania jest eksport, dzięki któremu zdobywamy środki na pokrycie importowanych surowców i produktów gotowych, koniecznych dla odbudowy kraju, jako też artykułów spożywczych. Ta ze wszech miar słuszna zasada, ustalona przez nasze czynniki miarodajne, stanowi w dzisiejszych warunkach, jedyną bodajże platformę naszych możliwości importowych.

Aby zdać sobie sprawę, w jakich postaciach może się eksport ujawniać i w jaki sposób każdą z jego postaci możnaby wykorzystać z pozytywnym dla importu wynikiem, powinniśmy poddać bliższej analizie samo pojęcie eksportu:

W powszechnym mniemaniu, za eksport uważa się wywóz towarów. Tak ograniczone pojęcie eksportu jest jednakże dalekie od wyczerpania całości zagadnienia. Istnieje bowiem tak zwany eksport niewidzialny, (invisible export), na który składają się wszelkie usługi związane z wywozem towarów, a więc usługi banków, komunikacyjne, pośrednictwo i praca ludzka złączona z przewozem, przeładunkiem i magazynowaniem towarów.

W bilansie płatniczym wielkich państw morskich ten eksport niewidzialny odgrywa bardzo dużą rolę. Anglii na przykład, dał on w roku 1947 dochód w wysokości 480 imlionów funtów.

Dzięki eksportowi niewidzialnemu, bilans płatniczy Anglii utrzymywał się przez długie okresy czasu w równowadze mimo ujemnego bilansu handlowego.

Jak przedstawia się poruszane zagadnienie w naszej rzeczywistości?

Wiemy, że Polska Flota Handlowa partycypowała w obsłudze naszego handlu zagranocznego przed wojną w około 12%. Obecnie procent ten waha się w granicach od 7 do 10%. Trampy nasze w niewielkich rozmiarach zarabiają na obsłudze obcych obrotów towarowych. W miarę rozwoju floty handlowej dochody z tych usług zajmować będą w bilansie płatniczym coraz większą pozycję.

Poza wyżej wymienionymi postaciami zdobywania wpływów z obsługi handlu zagranicznego, zwrócono rok temu w sferach handlowych uwagę, na konieczność celowego wykorzystania „eksportu pracy" naszego marynarza, stanowiącej wybitny przykład eksportu niewidzialnego. Wynikiem tego było zorganizowanie od kwietnia 1947 roku tak zwanego importu marynarskiego. Polegał on na przywożeniu przez marynarzy towarów z zagranicy, nabytych za waluty zagraniczne, wypłacane przez Żeglugę Polską za eksport ich pracy.

Na zasadzie umowy zbiorowej, 60% poborów otrzymuje marynarz w złotych, a resztę w walucie kraju, do którego odbywa rejs. Jeżeli przebywa w drodze ponad 4 miesiące bez przerwy, otrzymuje nawet 60% poborów w walucie zagranicznej.

Z chwilą wypłaty, państwo mogłoby nie interesować się dalszym losem marynarskich poborów, wychodząc z założenia, że są one przeznaczone na dowolne wydatkowanie zagranicą. Ten zasadniczo niekorzystny dla naszego bilansu płatniczego odpływ walut, okazał sie w praktyce nie groźny. Duża bowiem ich część wracała do kraju w formie różnolitego towaru, przywożonego z zagranicy przez marynarzy i sprzedawanego nielegalnie.

Wnikliwa obserwacja powyższego stanu rzeczy, doprowadziła do przedłożenia Rządowi wniosków o wprowadzenie importu marynarskiego na drogę legalną. Zainteresowane sfery

handlowe zajęły się zorganizowaniem zbiorowego i planowego zakupu towarów zagranicą. Dało to Państwu możność do ustalenia opłat od importowanych towarów i wykorzystania w ten sposób związanej ściśle z tym importem, jednej z gałęzi niewidzialnego, a mianowicie eksportu pracy marynarza.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu, dając legalne podstawy do zorganizowania importu marynarskiego, ograniczyło równocześnie ilość przedsiębiorstw partycypujących w tym imporcie. Należą do nich „Dal“, „Baltona“, „PCH“ (sektor państwowy), „Społem (sektor spółdzielczy), „Unia“, a w ostatnich miesiącach „Portomare“ i „Kotwica“ (sektor prywatny). Udział sektorów w imporcie, według wartości towaru, od kwietnia 1947 roku do końca marca 1948 roku przedstawiał się następująco:

Sektor prywatny . .	47%
„ państwowy .	37%
„ spółdzielczy .	13%
Marynarze na użytek własny	3%

Skonkretyzowanie odbiorców pociągnęło za sobą automatycznie skonkretyzowanie importowanego towaru. Delegaci załogi, a nie poszczególni jej członkowie, jak to było dotychczas, zakupywali towar zamówiony przez jedną z koncesjonowanych firm. Tak zorganizowany zakup wpłynął oczywiście odpowidnio na cenę i na jakość toawru, oraz na częściowe chociaż zaspokojenie rynku krajowego towarem nie przypadkowym, ale właśnie mającym w danej chwili największy popyt i towarem nie tyle objętościowym, co wartościowym.

Uwypukla to lista zasadniczych towarów importowanych w omawianym okresie rocznym:

opony z dętkami, skóra twarda, lanolina, grzebienie, angielskie ziele, pieprz, kakao, cytryny i pomarańcze, rodzynki, ryż, kawa i herbata, surowce farmaceutyczno-chemiczne, cynamon, goździki i gałka muszkatułowa, oraz inne — o łącznej wartości ca 950 milionów złotych.

Wartość towarów ustalana była każdorazowo po przywozie do Polski przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni na podstawie przeciętnych cen wolnorynkowych. W ten sposób marynarz chroniony był od ewentualnego wyzysku, nabywca od nieuzasadnionej zwyżki, zaś Skarb Państwa miał konkretne dane do ściągnięcia opłat, przypadających na marynarza z tytułu stawki celnej, manipulacyjnej, podatku obrotowego i funduszu dewizowego. Opłaty te uwidaczniają się za miniony czasokres w cyfrach wcale nie do pogardzenia:

Fundusz Dewizowy .	237.000.000.— zł
Podatki około . .	110.000.000.— „
Zezwolenia przywozu .	9.500.000.— „

Mimo włączenia się Skarbu Państwa w obroty importu marynarskiego, zysk marynarzy wzrósł znacznie od chwili zorganizowania przywozu. Stanowi to zresztą słuszną nagrodę za ich zmysł oszczędności i realizm, oraz za uświadomienie społeczne, wyrażające się na przykład w przekazaniu przez załogę „Batorego“, kwoty 1.500.000 zł. na odbudowę Warszawy, czy też w zainicjowaniu budowy Domu Dziecka Marynarza. Tendencje rozwojowe importu marynarskiego charakteryzuje zresztą najlepiej jego wzrost z miesiąca na miesiąc widoczny w poniższej tabelce:

kwiecień	1947	. zł	8.321.000
maj	„	. „	2.553.300
czerwiec	„	. „	4.463.700
lipiec	„	. „	25.212.500
sierpień	„	. „	36.162.300
wrzesień	„	. „	121.206.300
październik	„	. „	110.928.900
listopad	„	. „	63.810.300
grudzień	„	. „	111.224.900
styczeń	1948	. „	68.372.600
luty	„	. „	172.760.824
marzec	„	. „	229.154.700

Cyfry te mogłyby się jeszcze znacznie zwiększyć. Statystyka Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni wykazuje bowiem, że marynarze wciągnięci w uregulowany import zgłosili zaledwie 70% wartości wypłacanych im poborów w walucie zagranicznej. Są poza tym jeszcze marynarze, którzy w ogóle nie brali dotychczas udziału w handlu z koncesjonariuszami. Świadczy o tym stosunek wartości importu ujawnionego za omawiany okres czasu do rzeczywiście wypłacanych wynagrodzeń w walutach obcych, których wysokość można przyjąć na dwa miliony dolarów.

Wykorzystać w 100% ten eksport niewidzialny, wyprowadzić resztę importu marynarskiego z „podziemia“ — oto zadania, które czekają jeszcze na realizację!

Mgr HENRYK SADOKIERSKI

Żegluga Przybrzeżna

Historycznym początkiem rozległej dziś żeglugi morskiej była żegluga przybrzeżna. Stanowiła ona punkt wyjściowy w rozwoju komunikacji morskiej i była jedyną do czasu odnalezienia igły magnesowej. Wyjście jednak na otwarte morze i rozległe oceany nie doprowadziło do likwidacji żeglugi przybrzeżnej, lecz ograniczyło jedynie jej zasięg i znaczenie gospodarcze. Przyjąć też należy, że żegluga kabotażowa poza swą funkcją ekonomiczną pozostanie nadal dobrą szkołą, wstępem i zakończeniem kariery marynarskiej. Z jednej strony kadry młodzieży, pragnącej poświęcić się pracy na morzu rozpoczynać będą niewątpliwie swój chrzest żglarski w ramach komunikacji przybrzeżnej, z drugiej zaś — starzy marynarze kończyć będą swój rejs życiowy również w żegludze kabotażowej, która trzymać ich będzie bliżej lądu i domowego ogniska.

Śmiało można powiedzieć, że zagadnienie żeglugi przybrzeżnej występuje w Polsce poraz pierwszy.

Do 1939 roku dysponowaliśmy

raczej punktem na wybrzeżu niż wybrzeżem i dlatego sprawa kabotażu, aczkolwiek miała już swe zaczątki w ruchu turystycznym Gdynia — Hel, nie mogła rozwinąć się do problemu o profilu politycznym, gospodarczym lub społecznym.

Konfiguracja terenu od Elbląga po Szczecin nie przedstawia na ogół dla żeglugi kabotażowej specjalnej atrakcji eksploatacyjnej. Równa, mało ukształcona linia brzegu, prawie bez zatok i zalewów w konkurencji z równoległym torem kolejowym i dobrymi drogami, daje przewagę lądowym srodkom komunikacji. Wyjątkiem tu są jedynie odcinki Szczecin — Świnoujście i Gdynia — Hel, które stanowią pozytywne warunki geograficzne polskiego kabotażu. Nie znaczy to jednak, aby żegluga przybrzeżna ograniczać się miała tylko do tych odcinków.

Uzyskanie przez Państwo Polskie szerokiego dostępu do morza wiązać się musi nie tylko z ustaleniem władzy w pasie wód terytorialnych, lecz i z takim ożywieniem wód przybrzeżnych, które byłoby właściwym świadectwem morskich potrzeb i interesów Rzplitej. Sprawowanie w rejonie wód terytorialnych władzy policyjno-morskiej wskazuje wprawdzie na suwerena danego obszaru, nie jest jednak jeszcze pełnym wyrazem politycznego wykorzystania praw. Tylko bowiem posiadanie połączone z gospodarowaniem wyczerpuje treść politycznego władania. Dlatego też polskie wody przybrzeżne nie mogą stanowić jedynie pojęcia morskiej granicy państwa, lecz pulsować muszą życiem, stanowić teren eksploatacji i być prawdziwą przybrzeżną drogą morską, na której powiewa polska bandera, płynie statek, pasażer i ładunek. Przy takim ujęciu zagadnienia widzimy, że polska żegluga przybrzeżna zawiera w swej pracy pełnowartościowy element polityczny morskiej racji stanu. A że od polityki łatwo przechodzi się nieraz do dobrze prosperującego interesu, tego żywym przykładem jest Gdynia.

Równolegle z warunkiem politycznym uzasadnia potrzebę żeglugi przybrzeżnej również wzgląd ekonomiczny. Ładunki masowe i większe partie drobnicy zawsze będą miały tendencję do korzystania z usług żeglugi kabotażowej, bowiem droga wodna, jako z reguły tańsza, będzie dla spedytorów bardziej atrakcyjną szczególnie wówczas, gdy ładunek skierowany zostanie z jednego portu do drugiego. W historii handlu, portów i szlaków komunikacyjnych warunki polityczne decydują o ich rozkwicie i upadku. Wydarzenia ostatniej wojny, wyrażające się po pierwsze — ogromnym zniszczeniem gospodarczym, po drugie — zmianami polityczno-ekonomicznymi, wynikającymi z przesunięcia granic, po trzecie — repatriacją ludności niemieckiej i powrotem ludności polskiej — będą swym ciężarem gatunkowym wpływać decydująco na kierunek i rozwój nowych kompleksów gospodarczych. Zadaniem polskiego kabotażu będzie wwiązać się należycie w bieg szerokich wydarzeń gospodarczych. Można uznać za pewne, że pas wybrzeża, będący we władaniu Polski, zmieni swój rytm gospodarczy w stosunku do okresu niemieckiego i dlatego też nie w oparciu o dane niemieckie, lecz przez analizę aktualnych zjawisk gospodarczych i ścisłą obserwację rozwoju ekonomicznego poszczególnych ośrodków, dążyć możemy do ustalenia linii wytycznej, która będzie wykładnikiem naszej ekspansji w tym rejonie.

W szczególności żegluga przybrzeżna stanowi instrument polityki gospodarczej państwa odnośnie małych portów. Jej to naczelnym zadaniem jest porty te ożywić i powiązać z całością wybrzeża, a przede wszystkim z wielkimi kompleksami portowymi Szczecin i Gdańsk-Gdynia, dając w ten sposób możność współpracy tych portów w ramach ogólnokrajowej gospodarki. Wypada też podkreślić, że w obrotach towarowych naszych wielkich portów, koncentrujących linie dalekomorskie, powstanie niewątpliwie zjawisko reekspedycji, która przypadnie w udziale właśnie żegludze przybrzeżnej.

Od czasu uruchomienia komunikacji przybrzeżnej porty drugiej klasy szybko zaczną przybierać charakter właściwych osiedli, obliczonych na kontakt z morzem. Te wtórne skutki istnienia linii kabotażowej, będą miały swą wymowę przez zwiększenie wytwórczości miast, co znów z kolei przyczyni się do ożywienia samej żeglugi. W ten sposób żegluga przybrzeżna stanie się z jednej strony motorem ożywienia małych miast wybrzeża, a te w logicznym rozwoju wydarzeń spłacą jej pionierski nakład przez zwiększony ruch osobowo-towarowy, oraz turystyczny.

Powołane przez Państwo do życia przedsiębiorstwo „GRYF“ Polskiej Żeglugi Przybrzżnej na Bałtyku stanowi dowód, że sprawy wyżej omówione znalazły zrozumienie czynników urzędowych, a oczekiwać możemy, że znajdą również rzeczowe wykonanie w ramach działalności tego przedsiębiorstwa.

Mgr CZESŁAW PISKORSKI

Budowa nowego portu węglowego w Szczecinie

W układzie gospodarczym nowej Polski, port szczeciński ma najlepsze warunki ku temu, by przez niego właśnie eksportować węgiel. Szczecin jest bowiem nie tylko portem położonym najbliżej ośrodka produkcji węgla tj. Śląska, ale również posiada z nim dogodne połączenie wodne — Odrę.

Nic więc dziwnego, że władze państwowe postanowiły właśnie w Szczecinie scentralizować eksport węgla. By jednakże zadanie to zostało wykonane, koniecznym jest wybudowanie nowego portu, któryby był zdolny przeprowadzać masowy eksport węgla. Należy bowiem pamiętać o tym, że przed wojną port szczeciński nigdy wielkich ilości tego artykułu nie przeładowywał. Obecnie plan gospodarczy przewiduje, że oprócz miliona

ton rudy i miliona ton drobnicy, Szczecin w 1949 roku przeładuje 5,5 miliona ton węgla.

Jak wyglądają w chwili obecnej możliwości eksportowe portu szczecińskiego? Wiadomo, że zniszczenia wojenne w Szczecinie są ogromne. W wyniku dwuletniej blisko pracy udało się jednakże dużym wysiłkiem polskiego robotnika i inżyniera uruchomić szereg nabrzeży, oraz zainstalować na nich dźwigi. Nie udało się jednakże przeprowadzić centralizacji przeładunków tego samego rodzaju. I z tej przyczyny obecnie węgiel przeładowuje się aż na pięciu nabrzeżach. Wszystkie z nich jednakże posiadają znaczne braki.

Głównym nabrzeżem, na którym odbywa się załadunek węgla na obce statki jest „Arsenał". Nabrzeże to posiada długości około 350 mb i znajduje się na nim 5 dźwigów portalowych (jeden 5-tonowy i cztery 2,5 tonowe). Przy nabrzeżu tym jest największy ruch. Najstarszym nabrzeżem (o ile chodzi o eksploatację pod polskim kierownictwem) jest „Huk": długość jego wynosi 280 mb a posiada ono 5 dźwigów (1 czterotonowy portalowy, dwa półtoratonowe gąsienicowe, jeden masztowy i jeden 7,5 tonowy portalowy). Niezależnie od tych dwu nabrzeży przeładunek węgla przeprowadzany jest na nabrzeżu Kaszubskim, Górnośląskim i na Duńskim. Łączna długość tych trzech odcinków wynosi około 1500 mb i znajduje się na nich 9 dźwigów wszelkiego rodzaju, przy czym najważniejsze są na Kaszubskim (dwa 5-tonowe dźwigi mostowe).

Jest zrozumiałym, że takie rozrzucenie miejsc przeładunku węgla nie sprzyja wydajności. Dalej zaznaczyć trzeba, że stare dźwigi często muszą być remontowane i że wydajność ich jest mała. Ogólnie przyjmuje się, że łączny roczny przeładunek węgla przy obecnym wyposażeniu portu wynosić może około 1,5 miliona ton. Naturalnie jasnym jest, że przy obecnym stanie port nie może wypełnić nałożonych nań zadań.

I z tej przyczyny postanowiono wybudować nowy port wyposażony w dogodne nabrzeża, uzbrojony we właściwe dźwigi itp. Plan budowy portu opracowany został przez zespół projektantów. Postanowili oni zgodnie, że nowy port zostanie umieszczony w rejonie obecnego Kanału Kaszubskiego. Do pierwszych prac zabrano się już w grudniu ub. roku.

Decyzja ta zapadła w wyniku długiej dyskusji, w której zwyciężyła kupiecka zasada jak największej rentowności pracy. Eksport węgla jest bowiem dochodowy szczególnie przy obrocie masowym: z tej przyczyny do portu powinien on być skierowany drogą najbliższą (dlatego planuje się odbudowę magistrali węglowej Śląsk—Szczecin przez Kostrzyń) i najtańszą (z tej przyczyny bierze się pod uwagę drogę wodną Odry). **Szczecin posiada więc naturalne warunki najkorzystniejszego eksportu.** Prosta kalkulacja handlowa na to wskazuje. A dalej ze Szczecina jest najbliżej nie tylko do Szwecji, naszego głównego odbiorcy, i do innych krajów skandynawskich, ale również i do wszystkich państw Europy zachodniej.

Masowy eksport węgla przez Szczecin ma wzrastać z roku na rok. W roku 1949 ma on już osiągnąć 5,5 miliona ton, a więc blisko 4 miliony ton więcej aniżeli wynosi jego obecna zdolność. Braki mają być nadrobione w ciągu roku bieżącego. Jak więc widzimy, tempo prac musi być wielkie. Nic więc też dziwnego, że projektanci określili czas budowy portu na zaledwie 12 miesięcy, co praktycznie oznacza cały rok bieżący.

W ciągu 1948 roku wybudowane być mają w rejonie Kanału Kaszubskiego dwa nabrzeża, a mianowicie wschodnie i zachodnie. Będą to zarówno nabrzeża lekkie jak i ciężkie, dostosowane do dźwigów itp. Długość ich będzie się przedstawiał następująco:

	nab. ciężkie	nab. lekkie
nabrzeże wschodnie	390 mb	90 mb
„ zachodnie	275 „	30 „
łącznie	665 „	120 „

Jak wynika z powyższego zestawienia, w nowym porcie wybudowanych zostanie około 700 mb nowego nabrzeża typu ciężkiego i 120 mb nabrzeża lekkiego. Na tym jednakże nie kończą się inwestycje. Przeprowadzoną zostanie również rozbudowa nabrzeża Lublinieckiego (na Parnicy) o długości 262 mb oraz postawiony zostanie pirs pod wielki taśmowiec. Zaznaczyć należy, że na Parnicy prace już są w toku, buduje się tam bowiem fundamnty. O ile chodzi o taśmowiec, to ma on być ogromnych rozmiarów, znacznie większy aniżeli wszystkie inne dotychczas znajdujące się w kraju. Jego zdolność przeładunkowa będzie wynosiła około 2 tysięcy ton na godzinę.

Omawiając problem nowego portu, którego budowa już jest w toku trudno nie wspomnieć o zagadnieniu surowcowym i kwestii fachowców, którzyby wykonywali te prace. Otóż o ile sprawa fachowców przedstawiała się bardzo źle, to jeszcze gorzej wyglądało z materiałami budowlanymi. I tutaj podkreślić należy pomoc z jaką przyszła nam Czechosłowacja. Dostawy towarowe przemysłu czeskiego umożliwiły planowe przystąpienie do budowy nowego portu. Czesi bowiem dostarczyli pierwszych partii ścianek Larsena do budowy nabrzeży. Przemysł czeski ma również dostarczyć dźwigów na nowe nabrzeża.

Już za rok więc port szczeciński przeładowywal będzie tak wielkie ilości węgla, jakie jeszcze nigdy przez port ten nie przechodziły.

Rybołówstwo Morskie

RYBOŁÓWSTWO MORSKIE W NARODOWYM PLANIE GOSPODARCZYM

W Nr Nr 19 Dziennika Ustaw R. P. z dnia 14.4.1948 r. pod poz. 134 została ogłoszona ustawa z dnia 9 marca 1948 r. o Narodowym Planie Gospodarczym na rok 1948.

Ustawa ta przewiduje na odcinku rybołówstwa osiągnięcie w 1948 r.: połowów ryb morskich — 60.000 ton wysokości inwestycji — 700 milionów zł., stanu taboru — 173 kutrów, 27 trawlerów.

WYKONANIE NAROD. PLANU GOSPOD. W ZAKRESIE KUTRÓW RYBACKICH.

W bieżącym miesiącu rybołówstwo morskie przekroczyło planowaną ilość kutrów w Narod. Planie Gospodarczym.

Obecny stan taboru wynosi 194 kutry. Osiągnięcie tej cyfry było możliwe dzięki dostarczeniu na czas stoczniom rybackim silników przez Morską Centralę Handlową.

UŁATWIENIA W ZAMÓWIENIU WAGONÓW LODOWNI.

Wydział Ruchu Dyrekcji Okr. Kolei Państw. w Gdańsku zarządził co następuje: „Zamawianie wagonów do załadunku ryb może odbywać się poza normalnie przewidzianym i dotychczas stosowanym terminem". Zamawiać więc będzie można wagony nie tak jak dotychczas na 24 godziny naprzód, ale każdej chwili. Ekspedycja Towarowa zobowiązana jest zamówienie takie przyjąć i wykonać możliwie zaraz, w ciągu tego samego dnia. Oczywiście, należy korzystać z tej ulgi tylko w razie niemożliwości wcześniejszego określenia terminu załadowania ryb."

STAN FLOTY DALEKOMORSKIEJ W I KWARTALE 1948 r.

W I kwartale b.r. było czynnych 20 statków „Dalmoru". W przebudowie znajdują się: „Teal" i „Panorama" — na stoczni Gdańskiej oraz „Wega" — na stoczni szwedzkiej w remoncie poawaryjnym.

Przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Ławica" eksploatowało cztery trawlery, z których jeden od końca stycznia przebywał na stoczni w Kielu.

KONFERENCJA W SPRAWIE MARŻ ZAROBKOWYCH W HANDLU RYBAMI.

Dnia 20.IV.48 odbyła się w Biurze Cen Ministerstwa Przemysłu i Handlu konferencja w sprawie ustalenia dopuszczalnej wysokości zysku brutto w handlu rybami i przetworami rybnymi.

W konferencji wzięli udział: Dyrektor Departamentu Rybołówstwa Morskiego Dr. Fr. Lubecki, przedstawiciele Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Morskiego Urzędu Rybackiego, Morskiego Instytutu Rybackiego, Centrali Rybnej, Spółdzielczości i Izby Przemysłowo-Handlowej.

Na konferencji uzgodniono poziom dopuszczalnej wysokości zysku brutto w handlu hurtowym i detalicznym. Marże dla skupu ryb nie były rozpatrywane i wnioski w tej sprawie można nadsyłać do Departamentu Rybołówstwa Morskiego w Warszawie, ul. Filtrowa 57, lub do Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, ul. Świętojańska Nr 7.

ZMIANY CENY LODU W MORSKICH ZAKŁADACH RYBNYCH.

Morskie Zakłady Rybne w Gdyni przystąpiły do przyjmowania lodu z Rzeźni Miejskiej w Gdańsku. W związku z tym podwyższono obecną cenę lodu do wysokości:

zł 2.90 za 1 kg lodu niemielonego
zł 3.15 za 1 kg lodu mielonego,

ze względu na koszty związane z transportem, wyładunkiem, składowaniem, znacznym ubytkiem lodu wskutek topnienia i kruszenia się oraz innymi kosztami manipulacyjnymi.

Do powyższych cen dolicza się przeładunek w/g obowiązujących stawek t. j. 18.— zł za 100 kg.

Cena powyższa obowiązuje z dniem 19 b. m.

POŁOWY POSZCZEGÓLNYCH GATUNKÓW RYB MIESIĄCAMI:

Gatunki:	1947	1948		
	marzec	styczeń	luty	marzec
dorsz	1.174.672	3.462.555	4.268.512	3.848.435
płastugi	5.498	31.785	57.016	16.650
śledź	550	1.360	26.645	48.127
leszcz	1.126	21.671	22.188	34.349
certa i płoć	3.218	80.236	72.351	193.037
szczupak	4.768	8.411	10.856	26.821
okoń	2.145	14.715	6.251	12.206
sandacz	11.546	35.948	12.202	28.845
węgorz	1.542	4.315	2.845	5.167
łosoś	795	6.034	23.532	58.870
lin	104	150	4.545	7.386
inne	—	461	202	36.356
Razem	2.205.964	3.667.641	4.507.145	4.316.249

WYNIKI POŁOWÓW. CHARAKTERYSTYKA POŁOWÓW BAŁTYCKICH.

Dzięki sprzyjającej pogodzie, połowy dorsza w dalszym ciągu dają rezultaty niespodziewanie dobre. Natomiast płastugi i łososie wyławia się w niewielkich ilościach. W obwodzie Hel w ostatnich dniach nie wyłowiono łososia w ogóle, gdyż spowodu zimnej wody idzie on poniżej zastawionych pławnic i wyniki połowów są niezadawalające. Ukazały się większe ilości śledzi i szprotów.

CHARAKTERYSTYKA POŁOWÓW DALEKOMORSKICH.

Cała niemal dalekomorska flota rybacka od początku roku bieżącego łowi rybę „białą" w oparciu o bazy zagraniczne w Belgii i Anglii. Z Ostendy i Grimsby wyruszają nasze trawlery na łowiska Morza Północnego i wody Islandii. Złowioną rybę wyładowują również we wspomnianych portach, które służą im jako bazy i punkty odbioru.

W pierwszym kwartale b.r. od dnia 2.I. do 31.III. statki przedsiębiorstwa „Dalmor", złowiły na dalekich wodach 929 ton ryb, w tym 44 tony śledzi. Trawlery przedsiębiorstwa „Ławica" osiągnęły w tym samym czasie 230 ton ryb.

Dotychczasowe wyniki połowów dalekomorskich, można uważać za średnie.

ROZBUDOWA OSAD RYBACKICH W KOŁOBRZEGU.

W dniu 11 bm. odbyło się zebranie Zarządu i Rady Nadzorczej Rybackiej Spółdzielni Administracyjno-Mieszkaniowej w Kołobrzegu. Zebrani przyjęli do wiadomości warunki na jakich Bank Rybaków udzieli Spółdzielni pierwszej zaliczki na rozbudowę osad rybackich w Kołobrzegu w wys. 1.000.000 — zł.

Prace remontowe, zakreślone planem rozpoczną się wkrótce.

Kronika portu szczecińskiego

SZCZECIN PRZEŁADOWAŁ MILION TON WĘGLA.

W związku z osiągnięciem przez port szczeciński cyfry miliona ton przeładunku węgla eksportowego, dyrektor Szczecińskiego Urzędu Morskiego przesłał na ręce Ministra Żeglugi meldunek następującej treści: „W imieniu pracowników portu, melduję o dokonanym 10 kwietnia 1948 roku przeładunku milionowej tony węgla eksportowego w Szczecinie. Zapewniamy o dalszej wzmożonej pracy nad odbudową i eksploatacją portu dla dobra Polski Ludowej".

BUDOWA NOWEGO BASENU WĘGLOWEGO W SZCZECINIE ROZPOCZĘTA.

W Szczecinie zostały rozpoczęte roboty przy budowie nowego basenu węglowego w porcie centralnym.

Port szczeciński, ma stopniowo nabierać charakteru portu dla przeładunku masowego. W roku bieżącym ma być przeładowanych w Szczecinie 1.800.000 ton węgla.

Po wybudowaniu nowego basenu węglowego, w którym będą zainstalowane dźwigi czechosłowackie, oraz po odpowiedniej rozbudowie węzłowej stacji kolejowej, port centralny w Szczecinie będzie zdolny do przeładowywania 5,5 milionów ton węgla rocznie.

ROZBUDOWA PORTU CENTRALNEGO W SZCZECINIE.

W Szczecinie rozpoczęła się realizacja poszczególnych fragmentów programu rozbudowy portu centralnego. Dyrekcja Techniczna Szczecińsiego Urzędu Morskiego zawarła umowę z Państwowym Przedsiębiorstwem Robót Inżynieryjno-Morskich w Gdańsku na odbudowę nabrzeża zachodniego w nowym basenie węglowym portu szczecińskiego, oraz drugą umowę ze Społecznym Przedsiębiorstwem Budowlanym w Szczecinie na odbudowę nabrzeża wschodniego w tymże basenie. Łączne koszty zleconych robót wyniosą ponad 260 milionów złotych. Termin wykonania 1 marca 1949 roku.

DŹWIG Z WROCŁAWIA DLA PORTU SZCZECIŃSKIEGO.

Szczeciński Urząd Morski przeprowadził transakcję z zarządem miejskim m. Wrocławia, na podstawie której port szczeciński wydzierżawi na okres 5 lat dźwig pływający 5-tonowy o zdolności przeładunkowej 800 ton na dobę, znajdujący się obecnie we Wrocławiu

Z uwagi na znaczną ilość barek przychodzących z węglem Odrą do Szczecina, dźwig pływający odda wielkie usługi przy przeładunku, zaś w chwilach wolnych od tej pracy może być używany do robót czerpalnych przy nabrzeżach.

ODBUDOWA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO W SZCZECINIE.

Aktywizacja portu w Szczecinie i związana z tym rozbudowa urządzeń portowych, oraz przystosowanie portu do możliwości obsłużenia żeglugi dalekomorskiej, wywołuje konieczność uruchomienia w Szczecinie przemysłu stoczniowego.

W związku z tym dotychczasowa delegatura Zjednoczenia Stoczni Polskich w Szczecinie została przekształcona w Dyrekcję Stoczni Szczecińskiej, na którą nałożono obowiązek zorganizowania i odbudowania odpowiedniej placówki, zdolnej do wykonywania robót związanych z dziedziną przemysłu stoczniowego.

Na powyższy cel przeznaczono dawną stocznię „Odra", która w czasie działań wojennych uległa prawie kompletnemu zniszczeniu. Na zupełnie zdewastowanym terenie i zburzonych budynkach przystąpiono obecnie do zaprojektowania w w pierwszym stadium warsztatu remontowego. Urządzenia wstępne, jak też niezbędne budynki są w chwili obecnej w trakcie zapoczątkowania. W ramach kredytów, przeznaczonych na rok 1948, zostaną uruchomione warsztaty mechaniczny i ślusarski. W ten sposób będzie się etapami odbudowywać całą stocznię, stopniowo zwiększając jej udział w wykonaniu programu budownictwa statków morskich, opracowanego przez Ministerstwo Żeglugi.

OBROTY TOWAROWE I RUCH OKRĘTOWY ZESPOŁU PORTOWEGO SZCZECIN ŚWINOUJŚCIE W MARCU I W I KWART. R. 1948 (w tonach).

	Styczeń	Luty	Marzec	I kwart. 1948
Ogółem	103.715,2	109.340,8	142.703,9	355.759,9
Przywóz	797,2	33,1	2.384,5	3.214,6
Wywóz	102.918,0	109.307,7	140.319,4	352.545,3

W I kwartale r. 1948 wywieziono przez zespół portowy Szczecin—Świnoujście 345.408,2 t towarów masowych (węgla i bunkru), co stanowi ok. 98% ogólnego wywozu przez ten port, w marcu zaś przez Szczecin wywieziono 138.865,4 t towarów masowych, co stanowi niemal 99% ogólnego wywozu przez Szczecin — Świnoujście w tym miesiącu.

URZĄDZENIA CHŁODNICZE W PORTACH MORSKICH.

Oddział Morskich Zakładów Rybnych w Szczecinie przyjął w dniu 14 kwietnia pierwszą partię towaru na skład do nowouruchomionej chłodni w porcie szczecińskim, na wyspie Łasztownia. W dniu 20 kwietnia przyjęto do chłodni pierwszy transport świeżej ryby.

Prace przy budowie chłodni rybnej w porcie Łeba są na ukończeniu.

W pierwszym rzędzie ma być wytyczone miejsce, na którym stanie chłodnia rybacka. Równocześnie zostało wydane zlecenie na dokonanie wierceń próbnych w terenie. Wydano również zlecenia na opracowanie projektu i kosztorysu budowlanego, oraz na zaprojektowanie instalacji chłodniczej. Zlecenie budowlane przewiduje terminy, które umożliwią rozpoczęcie robót jeszcze w r.b. Harmonogram prac przy chłodni rybnej i hali rybnej w Świnoujściu przewiduje rozpoczęcie budowy w dniu 1 czerwca br., a wykończenie łącznie z instalacją chodniczą w roku 1950.

PORT W KOŁOBRZEGU ROZPOCZĄŁ PRZEŁADUNKI HANDLOWE.

W dniu 20 marca wszedł do Kołobrzegu duński statek „Bjor Elfing", którego portem macierzystym jest Skagen. Statek ten przybył po ładunek polskiego węgla. Tym samym port w Kołobrzegu rozpoczął normalne czynności w zakresie przeładunków i obsługi statków handlowych.

POGŁĘBIANIE PORTU W DARŁOWIE.

Do Darłowa przybyła ze Świnoujścia pogłębiarka „Łaba". W związku z tym w dniu 2 kwietnia rozpoczęły się w porcie prace pogłębiarskie, które pozwolą na zawijanie do Darłowa większych statków morskich.

ŚWIĘTO PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ W SZCZECINIE.

W dniu 28 kwietnia, w trzecią rocznicę wyzwolenia Szczecina odbył się obchód święta Państwowej Szkoły Morskiej.

WSTĘPNE PRACE PRZY BUDOWIE BAZY RYBACKIEJ W ŚWINOUJŚCIU

Morskie Zakłady Rybne udzieliły już zlecenia na wykonanie pomiarów niwelacyjnych terenu, przeznaczonego pod bazę rybołówstwa morskiego w Świnoujściu.

Morska kronika krajowa

PIERWSZE DŹWIGI PRODUKCJI KRAJOWEJ W PORCIE GDYŃSKIM

Urządzenia przeładunkowe w portach polskich uległy niemal całkowitemu zniszczeniu zarówno w czasie działań wojennych, jak i wskutek świadomej akcji niszczycielskiej ustępującego okupanta. Dźwigi i taśmowce węglowe odbudowane z wielkim trudem po wojnie, mogły podołać dotychczasowym wymaganiom w zakresie przeładunku towarów jedynie dzięki eksploatowaniu ich do ostatecznych granic wytrzymałości. Na dłuższą metę stan taki groziłby jednak przedwczesnym zużyciem istniejących obecnie w portach urządzeń przeładunkowych. W zrozumieniu tej sytuacji Ministerstwo Żeglugi zamówiło w końcu 1946 r. serię dźwigów, których wykonania podjęło się Zjednoczenie Przemysłu Maszynowego w Gliwicach. Pierwsze 4 dźwigi drobnicowe krajowej produkcji zostały już wykonane i zmontowane na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych w porcie gdyńskim, gdzie w najbliższym czasie zostaną komisyjnie przyjęte i oddane do użytku. Należy podkreślić, że będą to pierwsze w historii polskich portów dźwigi wykonane w kraju.

ZWIĘKSZA SIĘ TABOR PORTÓW MORSKICH.

Ekipa ratownicza wydobyła z wody pogłębiarkę kubłową „Görinchen II", zatopioną w czasie wojny w przełomie wiślanym koło Bązaku.

W dniu 10 bm. pogłębiarka została bez wypadku przeholowana z miejsca zatopienia do Stoczni Gdańskiej. Remont pogłębiarki potrwa około 4 miesięcy, po czym powiększy ona czynny tabor czerpalny polskich portów morskich.

NOWY HOLOWNIK POD POLSKĄ BANDERĄ.

Komisja odbiorcza Ministerstwa Żeglugi, po przeprowadzeniu z zadowalającym wynikiem szereg prób technicznych, przyjęła od holenderskiej firmy Machine-Fabriek D. E. Gorter w Hoogezand nowowybudowany holownik morski o mocy 500 KM. W dniu 7 kwietnia na nowym holowniku, który otrzymał nazwę „Aatlas" została podniesiona polska bandera.

POROZUMIENIE Z ZAGRANICZNYMI PRZEDSIĘBIORSTWAMI ŻEGLUGOWYMI.

Linie żeglugowe „Gdynia — Ameryka" zawarły porozumienie z szeregiem zagranicznych przedsiębiorstw żeglugi dalekomorskiej, w sprawie podziału frachtów bezpośrednich pomiędzy liniami oceanicznymi, a liniami dowozowymi GAL'u. Na podstawie tego porozumienia przedsiębiorstwa zagraniczne będą przyjmowały ładunki z portów i do portów polskich na konosamenty bezpośrednie. Do układu przystąpiły następujące zagraniczne przedsiębiorstwa żeglugowe: Peninsular Co Oriental Steam Navigation Co., Ocean Steamship Co., Holland East Asia Line, Black Diamond Lines, Elder Dempster Lines, Canada Continental Lines i in.

NOWY HOLOWIIK MORSKI Z DEMOBILU.

W dniu 5 kwietnia rb. Polska Misja Morska odebrała w Antwerpii holownik parowy „Empire Andrew" zakupiony przez Ministerstwo Żeglugi z demobilu brytyjskiego. Holownik ten, posiadający pojemność 137,5 BRT oraz maszyny o mocy 500 KM, otrzymał nazwę „Dzik". Nowa jednostka została przydzielona do służby w wydziale holowniczo-ratowniczym GAL'u.

ZAKOŃCZENIE PRZEBUDOWY STATKU „PUŁASKI".

Polski liniowiec frachtowy „Pułaski" zakończył swój czteromiesięczny pobyt na stoczni Todd w Hoboken, gdzie został poddany gruntownej przebudowie i modernizacji technicznej. Kotły statku, dotychczas dostosowane do spalania węgla, otrzymały kompletną instalację, pozwalającą na zastosowanie paliwa płynnego. W ładowniach statku zmontowano nowoczesne urządzenia wentylacyjne. Nadbudówka na śródokręciu uległa całkowitej przebudowie w związku z urządzeniem pomieszczeń dla 12 pasażerów. Wybudowano również dodatkowe pomieszczenia dla załogi.

KAMPANIA LETNIA STATKU „DAR POMORZA"

Statek szkolny polskiej marynarki handlowej „Dar Pomorza" rozpoczął tegoroczną kampanię letnią w dniu 5 bm., z chwilą zaokrętowania 120 jungów z Państwowego Centrum Wychowania Morskiego, w tej liczbie 80 kandydatów do Państwowej Szkoły Morskiej. Przy pomocy tej załogi statek zostanie przygotowany do rozpoczęcia pływania, co ma nastąpić około 20 maja. W dniach 1 czerwca i 1 lipca br. przewidziane jest zaokrętowanie dwóch kursów uczniów Państwowej Szkoły Morskiej.

W okresie od 1 czerwca do 5 lipca statek przebywać będzie w porcie szczecińskim, co pozwoli mu uczestniczyć w obchodzie „Święta Morza". Przypuszczalnie we wspomnianym okresie odbędzie się również w Szczecinie międzynarodowy zjazd statków szkolnych. W czasie tegorocznego pływania „Dar Pomorza" odwiedzi zagraniczne porty: Karlsham, Rotterdam (lub port belgijski albo francuski), Liverpool i Bergen.

TEMATYKA MORSKA W PRODUKCJI ZABAWEK.

Departament Kadr Ministerstwa Żeglugi wystąpił do Biura Nadzoru Estetyki Produkcji Ministerstwa Kultury i Sztuki z inicjatywą opracowania dla przemysłu krajowego wzorów zabawek o tematyce morskiej. Z punktu widzenia propagandy zagadnień morskich w społeczeństwie, sprawa wprowadzenia na rynek zabawek w postaci różnego rodzaju statków morskich, dźwigów portowych, pław świetlnych i dźwiękowych, latarni morskich, ryb itp. posiada niewątpliwie poważne znaczenie, przyzwyczajając młodzież od lat najmłodszych do operowania pojęciami morskimi. Jest również rzeczą propagandowo wskazaną wprowadzenie morskich ornamentacji na sprzętach i przedmiotach codziennego użytku, jak meble, kilimy, zastawa stołowa, ozdoby kobiece, artykuły pamiątkowe, albumy itp. Należy się spodziewać, że inicjatywa Ministerstwa Żeglugi wywoła szeroki oddźwięk w sferach naszego przemysłu artystycznego.

DALSZE POSTĘPY W ROZMINOWANIU OBSZARÓW MORSKICH.

Obszar morski, przylegający do półwyspu Hel, od strony otwartego morza, został częściowo rozminowany, co znacznie zmniejszyło rozmiary strefy niebezpiecznej dla żeglugi. Również w zatoce Gdańskiej rozminowanie poczyniło dalsze postępy. W związku z tym została zdjęta pława świetlna „Hel E".

NOWE OSADY RYBACKIE W KARWI.

W wyniku przeprowadzonego komisyjnego rozdziału trzech gospodarstw poniemieckich na osady rybackie w Karwi, 31 rybaków otrzymało działki do 1 ha ziemi każda.

POTRZEBY PERSONALNE POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

Polska marynarka handlowa odczuwa po wojnie pewien niedostatek wykwalifikowanego personelu pływającego. Dało się to najbardziej we znaki w roku 1946 po powrocie floty do kraju, oraz w roku 1947 po przejęciu statków poniemieckich tytułem odszkodowań wojennych.

Rozbudowa szkolnictwa morskiego pozwala skutecznie przeciwdziałać brakowi załóg na statki handlowe. Od 1945 roku wydział mechaniczny Państwowej Szkoły Morskiej ukończyło 19 absolwentów, zaś kursy szyprów i maszynistów okrętowych wypuściły ponad 250 fachowców z dyplomami I i II klasy. W roku bieżącym ukończy Państwową Szkołę Morską około 50 nawigatorów i 50 mechaników.

Mimo, że znaczna część nowowyszkolonych ludzi znalazła zatrudnienie w pilotażu, urzędach i przedsiębiorstwach morskich itp., potrzeby floty pełnomorskiej zostały całkowicie zaspokojone w odniesieniu do załóg maszynowych, w odniesieniu zaś do oficerskich stanowisk pokładowych będą zaspokojone w rb. przez absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej i kursy fachowe

Mniej pomyślną jest sytuacja w rybołówstwie i żegludze przybrzeżnej. Szybki rozwój flotylli rybołówczej sprawił, że na kutrach pływają często ludzie, którzy posiadają pewne praktyczne wiadomości z zakresu żeglugi morskiej i procesów połowu, nie mają jednak przygotowania teoretycznego. Na trawlerach dalekomorskich musimy przeważnie utrzymywać załogi holenderskie, z czym związanych jest wiele rozmaitych trudności. Dlatego w programie szkolnictwa morskiego szczególna uwaga została zwrócona na szkolenie rybaków.

W żegludze przybrzeżnej i portowej trudności sprawia nie tyle brak ludzi z dyplomami i dostatecznym zasobem wiedzy, ile większa atrakcyjność żeglugi dalekomorskiej. Szyprowie i maszyniści wolą pływać na statkach pełnomorskich w charakterze marynarzy pokładowych i palaczy, niż przejść na stanowiska kierownicze na statkach przybrzeżnych i portowych. Jest to sytuacja odwrotna do tej, jaka normalnie cechuje stosunki załogowe w państwach o dawnej tradycji morskiej, gdzie wysłużeni marynarze ze względów rodzinnych lub zdrowotnych przechodzą ze statków na ląd, wnosząc swoje doświadczenie morskie na jednostki żeglugi przybrzeżnej i portowej. Ponieważ nasi marynarze stanowią przeważnie element młody, należy oczekiwać ,że odnośne zjawisko wystąpi u nas dopiero za kilka lat.

MODERNIZUJEMY NASZĄ FLOTĘ HANDLOWĄ.

Struktura tonażu polskiej floty handlowej nie odpowiada jeszcze naszym aktualnym potrzebom żeglugowym. Jest to wynikiem zupełnie przypadkowego uzupełniania naszego tonażu w okresie powojennym: otrzymaliśmy część tonażu w drodze rewindykacji, część z tytułu repaacji wojennych, wreszcie kilka jednostek w drodze remontu wydobytych wraków. W ten sposób pomimo posiadania floty handlowej o tonażu ponad 30.000 BRT większym niż przed wojną, przewozimy obecnie tylko 8% naszych ładunków morskich, podczas gdy przed wojną przewoziliśmy pod własną banderą ok. 12%.

Poprawę powyższego niekorzystnego dla nas stanu uzyskać możemy nie tylko przez rozbudowę naszej floty w sensie zwiększenia ilości jednostek pływających, lecz również, co jest najważniejsze, przez unowocześnienie techniczne naszego tonażu i jego modernizację w sensie ekonomicznym.

Modernizację tonażu przeprowadzamy obecnie zarówno przez budowę na własnych stoczniach nowych jednostek ściśle dostosowanych do potrzeb naszego handlu morskiego (jak np. węglorudowce) jak i przez zamianę statków dla nas ekonomicznie nieodpowiednich na takie jednostki pływające, których posiadanie stało się dla nas rzeczą palącą. Typowym przykładem tego rodzaju ekonomicznej modernizacji naszej floty handlowej jest dokonana przez nas ostatnio sprzedaż statku „Jagiełło" (poniemiecki „Duala"), wzamian którego zamawiamy obecnie 2 tankowce o nośności po 11.000 DWT każdy.

Gospodarcza korzyść ze wspomnianej zamiany wyraża się w tym, że zamiast koniunkturalnego wożenia pasażerów na egzotycznych liniach środkowo lub południowo-amerykańskich przy pomocy statku „Jagiełło" będziemy mogli pod własną banderą przewozić gospodarczo dla nas niezbędne produkty naftowe, co ponadto stanowi obecnie wysoce rentowną z punktu widzenia frachtowego, eksploatację tonażu.

ZNACZNY WZROST OBROTÓW PORTOWYCH W MARCU,

Obroty towarowe portu Gdańsk-Gdynia w marcu br. wyniosły 979.400 ton, tj. o 22% więcej niż w lutym. Na import przypada 132.882 ton, zaś na eksport 846.518 ton.

Obroty portów Pomorza Zachodniego również wykazują w marcu znaczny wzrost. Szczecin (łącznie ze Świnoujściem) przeładował w ub. miesiącu 142.704 ton towarów, czyli o 32% więcej niż w lutym, Ustka 45.530 ton (27% więcej), Darłowo 12.896 ton (51% więcej). Po raz pierwszy w statystykach handlowych portów polskich figuruje Kołobrzeg, który od 20 marca przeładował 3.748 ton. Ogółem porty Pomorza Zachodniego przeładowały w marcu 204.878 ton towarów, tj. o 33% więcej niż w lutym.

Wszystkie porty polskie przeładowały łącznie w marcu 1.184.278 ton towarów, z czego 135.266 ton w imporcie oraz 1.049.012 ton w eksporcie.

PRZEŁADUNKI PORTÓW POLSKICH W I KWARTALE RB.

W pierwszych trzech miesiącach br. porty polskie przeładowały łącznie 3.171.629 ton towarów, co stanowi powojenny rekord przeładunkowy dla pierwszego kwartału. W roku 1946 przeładunek wynosił bowiem w tym okresie 1.262.224 ton, a w roku 1947, wobec częściowego zablokowania portów przez lody, zaledwie 687.772 ton. Poszczególne porty przeładowały w I kwartale rb. następujące ilości towarów:

Gdańsk-Gdynia	2.682.842 ton
Szczecin-Świnoujście	356.143 „
Ustka	104.716 „
Darłowo	24.130 „
Kołobrzeg (od 20 marca)	3.748 „

Z OBCYCH PORTÓW I ŻEGLUGI

AKTYWIZACJA ŻEGLUGI NIEMIECKIEJ.

Brytyjskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych ogłosiło oficjalnie, że niemieckie towarzystwa żeglugowe mogą reaktywować częściowo swą działalność zagraniczną pod jednym warunkiem wykazania, że nie będzie to ze szkodą dla żeglugi wewnętrznej. Czynnikiem kontroli będzie Oddział Żeglugowo-Portowy Grupy Kontroli Bizonii. Zasięg działania armatorów niemieckich ograniczono na razie do portów angielskich, skandynawskich i fińskich. Mają oni prawo wyznaczania swych agentów w portach zagranicznych, muszą jednak zawsze stosować się do wszelkich zarządzeń władz Bizonii, regulujących sytuację bandery niemieckiej w portach zagranicznych. Wszelkie umowy z armatorami zagranicznymi muszą być przed ich podpisaniem zaakceptowane przez anglo-amerykańskie władze okupacyjne, które także będą kompetentne do precyzowania warunków wszelkich płatności wynikających z umowy. Również codzienne raporty o pozycji statków niemieckich winny być przedstawiane przez administrację niemiecką anglo-amerykańskim władzom okupacyjnym.

TRANZYT CZECHOSŁOWACKI.

Wg doniesień prasy belgijskiej transporty towarowe wynikające z realizacji zawartej ostatnio umowy handlowej między Czechosłowacją a Argentyną będą kierowane w tranzycie przez Triest. Transport morski powierzono linii regularnej „Italia" oraz liniom argentyńskim. Czechosłowacja będzie importować zboże w zamian za sprzęt samochodowy, papier oraz wyroby metalowe.

TRANZYT WĘGIERSKI W PORTACH POŁUDNIOWO-EUROPEJSKICH.

Wg opinii korespondentów prasy belgijskiej, obserwuje się ostatnio wyraźną zmianę w kierunku tranzytu węgierskiego, mianowicie odwrócenie od portów północnych do portów Morza Śródziemnego. Jugosławia szczególnie skłonna jest do jak najdalej idących ułatwień zarówno w zakresie tranzytowych taryf kolejowych jak i w samym porcie Rieka. Obok Rieki również Triest czyni wielkie wysiłki dla uzyskania choć części węgierskich ładunków tranzytowych, by w ten sposób ożywić ten port. eJdnocześnie Węgry badają możliwości wykorzystania dla swego tranzytu portów włoskich, szczególnie Genui.

Morska kronika zagraniczna

PO SESJI KONFERENCJI ATLANTYCKIEJ.

Na dorocznym zebraniu Konferencji Atlantyckiej (Bruksela — 4. III. 1948) zdecydowano nie zmieniać dotychczasowych stawek taryfy przewozów transatlantyckich. Podobna decyzja zapadła i w r. ub. a motywowano ją brakiem odpowiedniej ilości tonażu pasażerskiego w obsłudze ruchu tej linii. W międzyczasie postawiono do obsługi ruchu pasażerskiego na płn. Atlantyku następujące jednostki: „Nieuwe Amsterdam" (36.287 BRT); „Washington" (24.289 BRT); „Ascania" (14.000 BRT — Cunard Line); „Newfoundland" (7.500 BRT) oraz „Stockholm" (11.700 BRT). W najbliższym czasie wejdą do ruchu atlantyckiego: „Britannica" 26.943 BRT); „Aquitania" (44.786 BRT); „Empress of France" (20.000 BRT); „Ile de France" (43.450 BRT); „Parthia" (13.700 BRT) i „Caronia" (30.000 BRT).

Ustalenie stawek pasażerskich przedstawia obecnie nieznany przed wojną problem, który powstaje w związku z wprowadzeniem statków o jednej klasie, posiadających kabiny nawet 8 — 12-osobowe.

KRADZIEŻE W PORTACH.

Rozkradanie ładunków w portach jest stale przedmiotem poważnej troski zainteresowanych kół gospodarczych wielkiej liczby portów światowych. Przedsiębrane są najróżnorodniejsze środki dla zaradzenia tej nowej „chorobie społecznej", która objęła w porcie zarówno robotników przeładunkowych jak i marynarzy oraz kolejarzy. Na ostatnim posiedzeniu angielskiego Związku Władz Portowych stwierdzono, że straty z powodu kradzieży stale wzrastają, mimo prowadzonej akcji przeciwdziałania, przy czym najczęściej giną przesyłki drobnicowe. Ostatnio amerykańskie i kanadyjskie przedsiębiorstwa żeglugowe zaczęły używać do pakowania spawanych, wodoszczelnych skrzynek stalowych, które mogą pomieścić ładunek do 5.436 kg; mimo, że ich waga wynosi 747 kg, cieszą się one dużą popularnością. W Kanadzie np., gdzie straty z powodu kradzieżey dochodzą przeciętnie do 9% zysku przedsiębiorstwa (brutto), przy stosowaniu tych skrzynek towarzystwa ubezpieczeniowe obniżyły stawkę ubezpieczeniową o 50%

ROLA ŻEGLUGI W BRYTYJSKIM BILANSIE PŁATNICZYM.

Wg danych opublikowanych przez „The Shipping Wordl" (18. II. 1948), zysk netto żeglugi brytyjskiej w roku 1947 wyniósł 17 mil. funt. szt., wobec 10 mil. w r. 1946 i 20 mil. przed wojną. Jak wiadomo, pozycja „niewidzialnego eksportu" miała przed wojną bardzo poważne znaczenie dla brytyjskiego bilansu płatniczego i np. w r. 1938 pozycja ta wynosiła przeszło 1/4 wartości całego przywozu W. Brytanii, wyrównując w znacznej mierze nadwyżkę przywozu nad eksportem towarowym („widzialnym"). Żegluga reprezentowała poważną część owego niewidzialnego eksportu, przy czym udział jej w nim wynosił:

w r.	1913	—	70%
„	1929	—	34%
„	1931	—	20%
„	1936	—	24,5%
„	1937	—	30%
„	1938	—	23%

Wojenne straty tonażowe W. Brytanii oraz konieczność czarterowania obecnego tonażu wpłynęły na zmniejszenie sumy dochodu netto z żeglugi w r. 1947, przy czym dochód brutto wyniósł w tym roku 180 mil. funt. szt., zaś wydatki żeglugowe 163 mil. Zmniejszenie się wpływów netto z żeglugi w stosunku do stanu przedwojennego jest niewątpliwie złagodzone przez to, że przywóz W. Brytanii stanowił pod względem wolumenu tylko ok. 75% poziomu przedwojennego, wobec czego mniejsze było zapotrzebowanie na tonaż brytyjski dla obsługi własnych obrotów towarowych. Brytyjskie koła żeglugowe podkreślają z naciskiem fakt drastycznego zmniejszenia się pozycyj przychodowych z tytułu niewidzialnego eksportu w ogólności, na skutek likwidacji pewnej części inwestycyj zagranicznych, oraz równoczesne zwiększenie się „niewidzialnych" pozycyj rozchodowych (UNRRA, koszty okupacji w Niemczech), co dało w r. 1946 deficyt „niewidzialnego" konta w sumie 176 mil. funt. szt., podczas gdy odpowiednia pozycja, w r. 1938 wynosiła + 232 mil. funtów. W związku z tym żeglugowcy brytyjscy krytykują politykę rządu, faworyzującą tylko eksport widzialny, zaniedbującą zaś, ich zdaniem, rozwój jednej z istotnych pozycyj eksportu niewidzialnego, mianowicie eksport usług żeglugowych.

TENDENCJE REFORMISTYCZNE W BRYTYJSKIEJ POLITYCE

Na wybrzeżu W. Brytanii istnieje ogółem ok. 300 portów różnych klas i znaczenia. Niewątpliwie jest to liczba zbyt wielka w stosunku do wymagań morskiego ruchu towarowego i zmniejszenie jej miałoby raczej dodatni wpływ na usprawnienie tego ruchu. Od dłuższego już czasu rozważane są w zainteresowanych kołach angielskich projekty zmian w zakresie organizacji i administracji portów brytyjskich, polegające przede wszystkim na systemie zespołów portowych, skupiających pod jednolitym zarządem porty poszczególnych dorzeczy, związane wspólnotą interesów gospodarczych, lub też porty związane bezpośrednim sąsiedztwem na linii wybrzeża. Mniejsze porty, niekonieczne dla utrzymania sprawności ruchu, byłyby po prostu zlikwidowane.

Propozycje tego rodzaju są wysuwane już od kilku lat, a w r. 1945 przedstawiciel Stowarzyszenia Władz Portowych wystąpił przed rządem z propozycją utworzenia przy Ministrze Transportu Komitetu Doradczego złożonego z przedstawicieli Stowarzyszenia, który byłby pomocny Ministrowi w sprawach dotyczących portów jako jednolitego zagadnienia w skali krajowej. Propozycja ta nie została wówczas przyjęta. Obecnie prezes Stowarzyszenia Władz Portowych, rozważając ponownie tę sprawę w artykule zamieszczonym w „Lloyd's List", stwierdza, że przy realizowaniu postulatów polityki portowej pod kątem potrzeb ogólnokrajowych, należy liczyć się z poważnymi oporami ze strony armatorów i załadowców, związanych z partykularnymi interesami poszczególnych portów, które w wielu wypadkach wyrosły na skutek lokalnego zapotrzebowania i doświadczeń administracyjnych w skali lokalnej. Niemniej dotychczasowa niejednolita i przez to raczej chaotyczna organizacja portów brytyjskich jest do pewnego stopnia anachronizmem na tle aktualnych metod gospodarczych i wszystko przemawia za tym, że będzie ona musiała ulec daleko idącym zmianom. Fakt niedawnego przekazania przez Komisję Transportową szeregu kompetencyj Komitetowi Wykonawczemu Portów i Wodnych Dróg Śródlądowych zdaje się potwierdzać te przypuszczenia.

NOWA USTAWA O ŻEGLUDZE FRANCUSKIEJ.

Po wycofaniu poprzedniej ustawy o etatyzacji żeglugi francuskiej w Parlamencie przedstawiono nowy projekt ustawy, w której brzmieniu kontrola rządu jest znacznie bardziej ograniczona. Nowa ustawa zatrzymuje z poprzedniego projektu stworzenia Komisji Morskiej i, o ile procentowy udział w niej reprezentantów armatorów nie wzrósł specjalnie, zwiększono jednak ich swobodę w zakresie wyboru kierunków eksploatacji tonażu. Zniesiono też klauzulę przymusowego przedstawiciela rządu z prawem veta w zarządzie większości towarzystw. Państwo zachowuje całkowitą kontrolę praw udziałowców w towarzystwach: Compagnie Generale Transatlantique i Compagnie des Messageries Maritimes, i tylko te przedsiębiorstwa będą faktycznie upaństwowione. Wszyscy armatorzy są jednak obowiązani zapewnić pierwszeństwo ładunkom rządowym w okresie najbliższych dwóch lat.

Do chwili zatwierdzenia projektu ustawy ma być zwalnianie tonażu zarekwirowanego, które ma być ukończone na 31. VIII. 1948 r.

Dział Informacyjno-Sprawozdawczy

Przegląd Spółdzielczy
Okręgu Gdańskiego

Związku Gospodarczego Spółdzielni „Społem"

Spółdzielczość na wsi

ŁĄCZENIE SPÓŁDZIELNI WIEJSKICH.

Zmiany w strukturze spółdzielczości uchwalone na II Zjeździe Delegatów „Społem", realizowane są nie tylko w ustalonym terminie, ale nawet szybciej. Dziś już prawie zakończona jest w całej Polsce akcja łączenia spółdzielni wiejskich i rolniczo-handlowych ze Spółdzielniami „Samopomocy Chłopskiej".

Po przeprowadzeniu akcji konsolidacyjnej można podać wyniki, jakie osiągnęła spółdzielczość wiejska. Na terenie gmin i powiatów istnieje 6.135 spółdzielni „Samopomocy Chłopskiej", zrzeszających 2,5 miliona członków. Obroty tych spółdzielni w 1947 r. wyniosły 80 miliardów zł. Spółdzielnie „Samopomocy Chłopskiej" rozporządzają 11.400 sklepami.

Podane cyfry nie obejmują spółdzielni specjalnych, jak mleczarskie, ogrodnicze, pszczelarskie itp.

Dokonano wielkiej i ważnej pracy, dalsze miesiące przyniosą ugruntowanie pierwszych kroków.

PLANTACJE CEBULI.

Celem wzmożenia eksportu cebuli, projektuje się zaplantowanie w rb. 1.100 ha cebuli, przy czym B. G. S. udzielił Centrali Gospodarczej Spółdzielni Ogrodniczych oraz Warszawskiej i Wielkopolskiej Spółdzielni Ogrodniczej wstępnych kredytów na powyższą akcję na zakup nasion i nawozów.

KREDYTOWANIE SPÓŁDZIELNI „SAMOPOMOCY CHŁOPSKIEJ".

Bank Gospodarstwa Spółdzielczego rozdzielił w rb. pomiędzy gminne i powiatowe spółdzielnie „Samopomocy Chłopskiej" następujące kredyty: 1.800 milionów zł. na nawozy i 500 milionów zł. na zakup maszyn rolniczych. W związku z uruchomieniem przez niektóre spółdzielnie „Samopomocy Chłopskiej" ośrodków maszynowych, a w szczególności traktorów — B. G. S. stawia do dyspozycji tych spółdzielni kredyty na zakup materiałów pędnych i smarów.

EKSPORT BEKONÓW.

W pierwszym kwartale rb. uruchomiono dla spółdzielni rolniczych kwotę ok. 500 milionów zł., jako kredyt normalnyr obrotowy na potrzeby bieżące — jak zakup pasz, nasion, galanterii żelaznej itp. Niewątpliwie kredyty te przyczynią się do podniesienia poziomu gospodarki rolnej i jej wyników.

Ostatnio B. G. S. rozszerzył akcję kredytową na odcinku spółdzielni handlowo-mięsnych — celem umożliwienia im wzięcia udziału w eksporcie bekonów.

DRÓB — BEZKONKURENCYJNY POLSKI TOWAR ZAGRANICĄ.

Ministerstwo Rolnictwa, Związek Samopomocy Chłopskiej i Wydział Przemysłowo-Rolny „Społem" przystąpiły do znacznego zwiększenia sztucznych lęgów i wychowu drobiu. Sprowadziliśmy w roku ub. z Czechosłowacji urządzenia drobiarskie wartości 3,5 miliona zł. Wydział „Społem" rozprowadził 12 wylęgarni i 62 wychowalnie.

Drób daje nam nie tylko możność uzupełnienia braków, jakie odczuwamy jeszcze w dziedzinie mięsa, ale i uzyskania poważnych wpływów z eksportu. W roku ubiegłym eksport drobiu pzyniósł nam ok. 170 milionów zł. Drób, eksportowany do Angii z marką „Społem" uznany został za towar bezkonkurencyjny, mimo bardzo wysokich wymagań i ostrożności wywołanych na skutek epidemii drobu w Anglii i obawy zawleczenia nowej zarazy.

Do Szwajcarii wywieźliśmy 30 ton gęsi według specjalnych wymagań firm szwajcarskich. 21.000 sztuk gęsi, z których 90% miało wagę ponad 5 kg., wywieźliśmy do Czechosłowacji uzyskując najwyższe ceny.

„Społem" w rb. skupiło około 171.500 sztuk drobiu (o 71.500 sztuk ponad ilość planową) w tym ponad 150 tysięcy gęsi, 12 tys. indyków, ok. 7.000 kur i ponad 2.000 kaczek.

POPYT NA SKÓRKI FUTERKOWE.

13.260 tysięcy zł. wypłacił Wydział Przemysłowo-Rolny „Społem" w r.ub. za skórki futerkowe, zakupując ok. 26 tys. sztuk skórek futerkowych, ponad 3.600 zajęczych i 2.240 kg. skórek króliczych. Umowy ze Zjednoczeniem Przemysłu Kapeluszniczego w Łodzi i Zarządem Federacji Warszawskich Powszechnych Spółdzielni Spożywców zapewnia korzystny zbyt skórek.

Akcja futerkowa, prowadzona przez spółdzielenie, ma duże szanse rozwoju, gdyż przetwórstwo futrzarskie ma duże zopotrzebowanie na skórki futerkowe królicze i inne szlachetne, przemysł kapeluszniczy na skórki królicze filcowe i zajęcze, a przemysł galanteryjno-skórzany na wszelkie inne skórki, nienadające się ani na filc, ani na wyroby futrzarskie.

ROZWIJA SIĘ POLSKIE WIKLINIARSTWO.

Nasza wiklina jest poszukiwana nie tylko na rynku wewnętrznym, ale i na zagranicznych. Naszą wikliną interesują się szczególnie: Szwajcaria, Belgia, Francja i Stany Zjednoczone. W roku ubiegłym wywieźliśmy zagranicę wikliny na sumę ponad 15 mil. zł. Kierując się rosnącym zapotrzebowaniem Wydział Przemysłowo-Rolny „Społem" uruchomił w roku ubiegłym 6 ośrodków przetwórstwa wikliny oraz szereg ośrodków chałupniczych. Własne ośrodki znajdują się w okręgach: krakowskim, pomorskim, poznańskim i rzeszowskim. Zakontraktowano 262 ha pod plantację wikliny, mogące dać 2.420 ton.

W ubiegłym roku Wydział Przemysłowo-Rolny zakupił ogółem (łącznie ze ścinką własnych plantacji) 1.322 tony wikliny. Wyprodukowano 105 ton wikliny krajowej, 83 tony wikliny eksportowej, 1.5 ton wyrobów koszykarskich krajowych, i 10,2 tony eksportowych.

Do Belgii i Szwajcarii zorganizowaliśmy eksport wikliny zielnej, korowanej oraz wyrobów koszykarskich. Jednocześnie spółdzielczość szkoli specjalistów w wikliniarstwie. W ubiegłym roku kurs taki odbył się w Poznaniu.

FUNDUSZ NA ACKJĘ SIEWNĄ ZIEM ODZYSKANYCH

Bank Gospodarstwa Spółdzielczego uzyskał w r. b. kwotę 1 miliarda zł. na kredytowanie akcji siewnej na Ziemiach Odzyskanych. Placówki „Społem" dostarczają rolnikom nasion wzamian za skrypty dłużne, zobowiązujące rolników do spłaty należności z tego tytułu w jesieni br. Rozprowadzeniem zboża siewnego w ramach tego kredytu dysponuje pełnomocnik akcji siewnej.

POMOC DLA 72.000 PLANTATORÓW TYTONIU.

72.000 plantatorów tytoniu w Polsce objętych zostało akcją zaopatrzenia w artykuły pomocnicze i budowlane (do budowy suszarń).

Akcję tę podjął Wydział Przemysłowo-Rolny „Społem" na podstawie umowy z Państwowym Monopolem Tytoniowym. Akcję przeprowadzały w roku ub. 44 rozdzielcze punkty spółdzielcze na terenie województw: białostockiego, bydgoskiego, katowickiego, krakowskiego i lubelskiego.

WYCIECZKA CZECHOSŁOWACKA GOŚCIEM GDYŃSKIEJ IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ

W dniu 9 bm. przybyła na Wybrzeże wycieczka przedstawicieli czechosłowackich Izb Przemysłowo-Handlowych dla nawiązania bliższych kontaktów gospodarczych z polskim życiem portowym, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień tranzytowych. W skład delegacji czeskiej wchodziły następujące osoby:

Josef Jech, Prezes Izby w Pradze,

Karel Trunecek, urzędujący wiceprezes Izby w Libercu,

Jaroslav Hanus, prezes Izby w Hradci Kralove,

Emanuel Vojnar, wiceprezes Izby w Ołomuńcu,

Josef Holubec, dyrektor Zakładów Gottwalda i urzędujący wiceprezes Izby w Bnie,

Dr. Jaromir Lukavsky, zastępca generalnego sekretarza Izby w Pradze,

Dr. Vaclav Antropius, kierownik działu polskiego Izby w Pradze.

W pierwszym dniu pobytu goście witani przez Prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, prof. Ocioszyńskiego i Dyrektora Izby, mgr. Kawczyńskiego. Dyrektora GUM'u Modrzewskiego i innych, zwiedzili holownikiem „Atlas" port Gdański i Gdyński, po czym podejmowani byli obiadem przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gmachu Bawełny w Gdyni.

W drugim dniu pobytu goście odbyli konferencje ze Związkiem Ekspedytorów Morskich w Sali Grand Hotelu w Sopocie. Konferencję zagaił Prezes Ocioszyński, po czym referat o możliwościach współpracy polskiego ekspedytora z czeskim klientem portów polskich wygłosił Prezes Związku Ekspedytorów, p. Moroczník. Mówca podkreślił, że Czesi powierzając nam swoje ładunki, powierzają nam tym samym część swego majątku i winni oni mieć tą pewność i być przekonani, że majątek ten nie zostanie pomniejszony i że słusznym jest, iż spedytorzy czescy muszą nas bliżej poznać, aby mogli mieć tę pewność. Izby Przemysłowo-Handlowe Czechosłowackie zasadniczo czuwają nad całokształtem życia gospodarczego, mają wpływ na politykę tego życia. Nabranie przez Czechów przekonania, że towar czeski będzie w dobrym ręku, powinno pomóc do nowej szczerej i z obu stron możliwie jak najżywotniejszej współpracy.

W dalszym ciągu zebrania referat ogólny o możliwościach uaktywnienia rozbudowy tranzytu czeskiego wygłosił inż. E. Czarnecki. Określając cyfrowo ilość i rodzaj tranzytu czeskiego, wyłuszczył podstawy taryfowe, które obowiązywały i obowiązywać będą nadal przy przewozie towarów tak w imporcie, jak i w eksporcie Czechosłowacji.

Z techniczną stroną zagadnienia taryfowego przy tranzycie zaznajomił zebranych Dr. Heynar, wykazując wysokie udogodnienia, jakie wprowadziła do spraw tranzytowych nowa taryfa, która weszła w życie z dniem 25. IV. br. w wyniku długotrwałych wzajemnych konferencji. Przewiduje ona obniżkę stawek w stosunku do poprzednich od 12% do 25%, nadto daje preferencje w tranzycie przez Czechosłowację z portów polskich do Jugosławii i Austrii.

W imieniu gości zabrał głos Dr. Antropius, zaznaczając, że Izba Praska już od ub. roku czyni co może, aby propagować porty polskie. Czesi opublikowali w swoich gazetach całe artykuły o Polsce, chodzi jednak o to, aby nie tylko Czesi, ale i Polacy sami propagowali swoje firmy, czy to spedytorskie, maklerskie i żeglugowe, gdyż w Czechosłowacji nie wiadomo, że istnieje ta czy inna firma, ponieważ dotąd nie ukazało się jeszcze żadne takie ogłoszenie w pismach czeskich, oprócz jednego tylko ogłoszenia w czasopiśmie czeskim.

Prelegent stwierdzając, że wbrew przyrzeczeniu ministra Rabanowskiego o przyjeździe do Czechosłowacji inż. E. Czarneckiego oraz przedstawiciela PKP tego dotąd nie uczyniono i zwrócił się do inż. Czarneckiego, aby ten ostatni bodaj sam przyjechał. Powtarza, że w Czechosłowacji brak polskiej reprezentacji.

Mówca podkreśla konieczność odbywania wycieczek z Polski do Czechosłowacji. Starać się winniśmy wspólnymi siłami, aby ta granica nas nie dzieliła a raczej łączyła — przez ruch osobowy winien nastąpić żywszy ruch wzajemnej wymiany osobistych poglądów.

W trzecim dniu pobytu Czechów odbyło się krótkie spotkanie ich z maklerami. Gospodarzem w czasie spotkania był GAL.

Ogólnie stwierdzić należy, że goście wynieśli jaknajlepsze wrażenia z pobytu na Wybrzeżu, a ich wizyta przyczyni się niewątpliwie do zacieśnienia współpracy polsko-czechosłowackiej na odcinku spraw tranzytowych.

Organizacją techniczną wycieczki zajmował się z ramienia Izby naczelnik Wydziału Żeglugowo-Portowego mgr. A. Kotowski.

KOMUNIKAT BIURA CEN.

Biuro Cen Min. Przemysłu wyraziło zgodę na podniesienie ceny płatków owsianych produkowanych przez młyny „Społem" Starogard i Krakowskie Łuszczarnie w Krakowie, ze zł 68.— do zł 70 (siedemdziesiąt) za 1 kg loco magazyn wytwórni wraz z opakowaniem od 20 kg wzwyż.

W związku z tym, Biuro Cen zmienia pkt. 1 pisma z dnia 13 marca (L. dz. CE/5/229/551) w sprawie cen na owsiane płatki i mączkę, który zgodnie z powyższym otrzymuje brzmienie:

„—1. Cenę fabryczną płatków owsianych w opakowaniu od 20 kg wzwyż — zł 70.—"

Biuro Cen zakomunikowało Izbie Przemysłowo-Handlowej, że podane w załączniku A Nr 2 względnie B Nr 2 dopuszczalne wysokości zysku brutto dla hurtu zostały ustalone w założeniu, że wytwórca dostarczy hurtownikowi towar franco stacja odbiorcy, względnie przy zastosowaniu innego środka transportowego — franco siedziba odbiorcy. Do tak obliczonej ceny hurtownika ma prawo

Dnia 19 bm. zmarł nieoczekiwanie w wieku lat 43

Ś. † P.

ALEKSANDER TROJANOWSKI

Wiceprezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Samorząd Gospodarczy Wybrzeża traci w Zmarłym wybitnego Znawcę i Działacza życia gospodarczego, któremu jako Wiceprezes Izby poświęcał się gorliwie i z oddaniem.

Cześć Jego Pamięci!

Prezydium i Dyrekcja
Izby Przemysłowo-Handlowej
w Gdyni.

doliczać dopuszczalną wysokość zysku brutto podaną w załącznikach A Nr 2 względnie B Nr 2 z tym, że koszt transportu od stacji kolejowej względnie samochodem do składu hurtownika jest zawarty w zysku brutto.

KONFERENCJA PRASOWA W IZBIE PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ.

W dniu 20 kwietnia 1948 r. referat prasowy Izby zorganizował drugą konferencję prasową, która tym razem poświęcona była omówieniu zagadnieniu importu „avoirowego". Konferencję zagaił Dyrektor Izby, mgr. J. Kawczyński, witając przedstawicieli prasy lokalnej i krajowej, oraz obrazując ostatnie osiągnięcia i prace samorządu gospodarczego na Wybrzeżu.

Referat o istocie i organizacji importu „avoirowego" wygłosił naczelnik Wydziału Handlowego ob. Rejewski, po czym dyrektor firmy „UNIA" mgr. Jachniak, zapoznał uczestników konferencji z techniczną stroną organizacji tego importu. W obszernej dyskusji poruszono wszystkie związane z tym problemem uboczne zagadnienia.

W konferencji wzięli udział przedstawiciele następujących pism: „Dziennik Bałtycki", „Kurier Morski", „Głos Wybrzeża", „Ilustrowany Kurier Polski", Rzeczpospolita", „Wieczór", „Morski Przegląd Gospodarczy", „Życie Gospodarcze", „Robotnik", „Polska Agencja Prasowa", „Socjalistyczna Agencja Prasowa", „Zachodnia Agencja Prasowa" i „Polskie Radio".

EGZAMINY DLA WYKWALIFIKOWANYCH PRACOWNIKÓW. PRZEMYSŁU I HANDLU.

Zagadnienie unormowania egzaminów dla pracowników przemysłu i handlu znajduje się w stadium ostatecznego uregulowania w formie rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu.

Należy się liczyć z tym, że już w najbliższym czasie, Izby w oparciu o to rozporządzenie powołają Komisje Egzaminacyjne dla tych wszystkich, którzy ukończyli okres nauki w latach 1945/48.

Z PRAC WYDZIAŁU ŻEGLUGOWO-PORTOWEGO.

W celu uchwycenia danych, dotyczących wpływów z obrotów shipchandlerskich dokonanych w latach 1945, 1946 i 1947, Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zażądała za pośrednictwem sekcji schipchandlerów przy Związku Eksporterów i Importerów Miast Portowych R. P. od wszystkich schipchandlerów nadesłania zestawień z osiągniętych wpływów za dostawy okrętowe w wymienionym okresie. Po nadesłaniu tych danych przez wszystkie firmy schipchandlerskie, Izba będzie mogła uzyskany materiał wykorzystać z kolei dla potrzeb Ministerstwa Przemysłu i Handlu i opublikować.

ZATWIERDZENIE STATUTU ZRZESZENIA PRYWATNEGO PRZEMYSŁU MINERALNEGO I MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH W GDYNI.

Zarządzeniem Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 22 kwietnia 1948 r. został nadany Statut Zrzeszeniu Prywatnego Przemysłu Mineralnego i Materiałów Budowlanych w Gdyni oraz powołany został komisaryczny zarząd tegoż Zrzeszenia, z prezesem radcą Kabacińskim Edmundem oraz wiceprezesem ob. Englichem Bogdanem na czele.

OPŁATY PRACODAWCÓW PRYWATNYCH NA WCZASY PRACOWNICZE.

Na podstawie porozumienia Wydziału Koordynacji Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie z Wydziałem Wczasów O.K.Z.Z. ustalono, że pracodawcy prywatni obowiązani są do ponoszenia opłaty w wysokości zł 1.400.— od każdego pracownika, wyjeżdżającego do domu wczasów na turnus 14-dniowy. Kwotę tę zwraca pracodawca pracownikowi po okazaniu rachunku z domu wypoczynkowego.

Zasada ta nie obowiązuje tam, gdzie istniejący układ zbiorowy reguluje odmiennie udział pracodawcy w opłatach za wczasy pracownicze.

W bieżącym roku budżetowym żadne inne obciążenia z tytułu akcji wczasów poza wyżej wymienionymi, pracodawców nie obowiązują.

PIERWSZE EGZAMINY KUPCÓW W GDAŃSKU-WRZESZCZU.

W dniach 27 i 28 kwietnia br. odbyły się na I i II kursie handlowym zorganizowanym przez Izbę Przemysłowo-Handlową egzaminy końcowe, które zdało 35 osób. Dalsze egzaminy zostaną przeprowadzone w maju, po zakończeniu trzech następnych kursów.

KURSY PRZEMYSŁOWE.

W związku z szeroką zakrojoną akcją szkolenia przemysłowego, Izba przystępuje do zorganizowania kursów dla pracowników przemysłu konserwowo-rybnego oraz przemysłu metalowo-elektrotechnicznego.

Doszkolenie w przemyśle metalowo-elektrotechnicznym nabiera tym większej wagi, że w bieżącym roku zostaje nawiązana ścisła współpraca państwowego przemysłu stoczniowego z przemysłem prywatnym.

Kursy zostaną prawdopodobnie uruchomione już w czerwcu.

WZNOWIENIE DZIAŁALNOŚCI IZBY W ZAKRESIE PROWADZENIA SZKÓŁ.

Nawiązując do bogatej tradycji w prowadzeniu szkół handlowych, Izba przeprowadza rozmowy z władzami szkolnymi i poczyniła poważne kroki w przedmiocie powołania w Malborku gimnazjum i liceum handlowego już w roku szkolnym 1948/49.

SPRAWA STAWEK FRACHTOWYCH.

Na prośbę Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków P. K. P. będącego w trakcie opracowywania taryf kolejowych dla tranzytu, Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zwróciła się do Polskiego Związku Maklerów Okrętowych z zapytaniem, czy znane są P.Z.M.O. wysokości frachtów morskich na towary masowe tranzytowe (żelazo, bawełna, wełna, juta, drzewo i nawozy sztuczne) na następujących relacjach:

Gdynia/Gdańsk — U. S. A., Ameryka Płd., Australia, Daleki Wschód, Afryka Płn. i Płd.
Hamburg — " "
Antwerpia — " "
Triest — " "

Stawki frachtowe są potrzebne dla opracowywania konkurencyjnej taryfy kolejowej dla ładunków tranzytowych, idących przez porty polskie.

Po zebraniu odpowiedniego materiału przez P. Z. M. O. powyższe stawki zostały przesłane Izbie, do dalszego wykorzystania.

Ś. † P.

ALEKSANDER TROJANOWSKI

Dnia 19 bm. zmarł nieoczekiwanie Wiceprezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni śp. Aleksander Trojanowski wybitny działacz na niwie samorządu gospodarczego Wybrzeża. Zmarły był organizatorem i Prezesem najliczniejszego na Wybrzeżu Stowarzyszenia Kupieckiego — Związku Kupców w Gdańsku. Na pierwszym powojennym zebraniu Izby został wybrany Radcą jej, a następnie, w dniu 31 maja 1946 r. Plenarne Zebranie powołało Go na stanowisko Wiceprezesa Izby. Równocześnie Aleksander Trojanowski pełnił mandaty Radnego Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku i Gdańskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej.

Sfery gospodarcze Wybrzeża tracą w Zmarłym wybitnego i oddanego Idei samorządu gospodarczego Pioniera.

Wiadomości z rynków zamorskich

STANY ZJEDNOCZONE.

Konsumcja kawy wyraziła się w 1947 roku cyfrą 20 milionów worków. — Prasa, wprowadza jako nowość przy publikacjach i ogłoszeniach na temat kawy czernidło drukarskie o silnym aromacie kawowym, aby w czytelniku wywołać pragnienie tak bardzo cenionego napoju i go zachęcić do zwiększenia spożywania kawy. — W związku z planem Marschalla Europa Zachodnia otrzyma w ciągu 4$^1/_4$ lat ogółem 17.650.000 worków kawy wartości 601.7 mil. dolarów, czyli 4.150.000 worków rocznie. Ilości te nadejdą niezależnie od dostaw z kolonii państw europejskich oraz krajów łacińsko-amerykańskich.

ARGENTYNA.

Eksport zboża obejmował w ub. roku poważne ilości. Przewiduje się w obecnym roku w dalszym ciągu korzystne transakcje w zakresie handlu zbożowego i w ogóle handlu spożywczego. Zbiory pszenicy wyniosą około 6.500.000 ton metr. z nadmiarem eksportowym 3.000.000 ton. Dla eksportu pozostanie pozatem nadmiar 3.500.000 ton świeżej kukurydzy w dodatku do pozostałych z poprzednich zbiorów 2.000.000 ton. Z nowych żniw przewiduje się małe ilości owsa i żyta na eksport, zaś ca. 500.000 ton jęczmienia. Zbiory ryżu utrzymały się mniejwięcej na zeszłorocznym poziomie, wynosząc 139.800 ton.

Argentyński instytut dla promocji handlu skupuje pszenicę pochodzącą z nowych żniw po cenie 20 pesos za 100 kg, a po 31 listopadem br. po 18 pesos (1 peso — 0,2681 US dol.). Cena w poprzednim sezonie wynosiła 17 pesos. Cena żyta zwyżkowała o 3 pesos, owsa o 2,5 pesos. Instytut nadal utrzymuje kontrolę nad eksportem pszenicy i innych plonów rolniczych. Cena na sprzedaż zaofiarowanego zboża wynosi: 60 pesos za 100 kg nowej pszenicy f. a. s. Buenos Aires. 50 pesos za żyto, 40 za jęczmień i owies, oraz 40 pesos za kukurydzę pochodzącą ze starych zapasów. Z nowych żniw sprzedano już m. in. 200.000 ton pszenicy do Szwajcarii i 30.000 ton jęczmienia do Francji.

Między Argentyną i Rumunią podpisany został traktat handlowy. Wszelkie transakcje opiewać będą na walutę dolarową. Argentyna udzieli kredytu do wysokości 25 mil. dolarów. Rumunia zakupi m. in. 15.000 — 20.000 ton skór różnego rodzaju 20.000 — 3.500 ton ekstraktu garbarskiego, 5.000 — 8.000 ton mytej wełny.

Wielka Brytania zobowiązała się wysłać rocznie 1.000.000 ton węgla do Argentyny (przed wojną 2.000.000 ton), Holandia wybuduje na podstawie zawartej umowy szereg statków w zamian za otrzymane z Argentyny artykuły żywnościowe, Wenezuela przyśle ropę za mięso.

Zakontraktowano amerykańskie towarzystwo wiertnicze do odnalezienia nowych złóż naftowych. Koszta wyniosą dol. 12.500.000, przeprowadzi się 40 wierceń.

CHILE.

W roku 1948 uchwalono sumę 10.452.000.000 pesos (1 peso — 0,03226 dol.) na wydatki budżetowe, o 15% więcej aniżeli 1947. Dochody wyniosą około 9.618.000.000 pesos.

Budżet dewizowy przewiduje dla importu sumę dol. 189.000.000, z czego dol. 115.000.000 przypadnie na surowce i artykuły pierwszej potrzeby.

W związku z rządową kampanią antyspekulacyjną koszta utrzymania nieco spadły. Wskaźnik wynosił w październiku 1947 330 w stosunku do roku 1940 — 100. Na rok 1948 uchwalono 2.400 pesos rocznie jako najniższą stawkę wynagrodzenia.

Ogólny eksport w ciągu 10 miesięcy 1947 roku obejmował towary wartości 1.094.400.000 pesos w złocie (1 US dol. — 4.855 pesos w zł.), import zaś 1.168.000.000

Rządowe ustalone kwoty eksportowe na rok 1948 przewidują m. in. 10.000 ton metr. paszy jęczmiennej w zamian za maszyny rolnicze, 15.000 ton słodu jęczmiennego, 3.000 ton paszy owsianej, 6.500 ton wełny 5.000 ton włókna konopianego, 250 ton włókna lnianego, 3.000 ton cebuli i 3.000 ton grochu. Eksprot konserw owocowych, fasoli, jarzyn, czosnku nie podlega ograniczeniom, wywóz zaś pszenicy, kukurydzy, konserw mięsnych i t. d. jest wstrzymany.

KOLUMBIA.

Kolumbia zamierza wykorzystać powstałe drogą eksportu kawy konta w Europie na cele importowe, które zostały zablokowane trudnościami dewizowymi. Narodowa federacja plantatorów kawy powiadomi biuro kontroli dewiz o posiadanych w poszczególnych państwach europejskich kontach zamrożonych, które mają być następnie w porozumieniu z importerami wykorzystane na zapatę zamówionych w danym kraju towarów. Kolumbia posiada obecnie 949 mil. drzew kawowych, z których znajduje się 86% w pełnej produkcji. Zbiory wyniosą około 350.000.000 kilogramów rocznie.

PERU.

Każdy import wymaga zezwolenia przywozowego, w którym podana jest Cif-wartość towaru. Importer musi się wystarać u dostawcy o odpowiednie dane dot. ceny towaru, frachtu do portu przeznaczenia, załadunku, asekuracji i t. d., celem przedłożenia ich wraz z wnioskiem komisji handlu zagranicznego.

Zbiory bawełny doszły w 1947 roku do 264.000 bel (po 478 lbs nto), 1946 — 327.000 bel. Eksportowana bawełna musi być zaopatrzona w świadectwo rejestracyjne wystawione przez Izbę Bawełnianą, zawierające m. in. określenie rodzaju bawełny, cechy, nazwę plantacji, ilość bel i wartość towaru.

BOLIWIA.

Ministerstwo skarbu stara się o skuteczne zwalczanie tendencji inflacyjnej i spekulacyjnej. Kupcy muszą uwidocznić rządowo ustalone ceny detaliczne. Niedostosowanie się do tych zarządzeń pociągnie za sobą surowe kary aż do zamknięcia przedsiębiorstwa włącznie.

MEKSYK.

Zbiory kukurydzy wyniosły w 1947 roku 2.290.000 ton metr. podczas gdy popyt krajowy doszedł do 2.400.000 ton metr. Zebrano pozatem w 1947 r. 360.000 ton pszenicy, które nie wystarczą na potrzeby krajowe, tak że trzeba sprowadzić dodatkowe 450.000 ton. Zbiory ryżu wyniosły 140.000 ton metr. Po odliczeniu zapotrzebowań krajowych pozostało około 30.000 ton na eksport.

Produkcję bawełny w 1947 roku oblicza się na 490.000 bel (1946 — 452.000 bel). Z powodu silnych opadów deszczowych przy końcu ub. r. jakość pozostaje poniżej normy. Nadwyżka eksportowa wyniesie 150.000 bel. 50.000 bel odziarnionej bawełny dojdzie w późniejszym terminie. — Eksport fibry henequen objął w ostatnim kwartale ub. r. 18.500 ton metr.

COSTA RICA.

Stosunkowo nowszej daty jest hodowla fibry abaca (roślina o kształcie drzewa bananowego, jakościowo podobna do sisalu). Obecnie znajduje się już 10.379 akrów pod uprawą. w pierwszych trzech kwartałach 1947 r. wyprodukowano 6.176.570 lbs fibry.

INDONEZJA.

Kopalnie cyny, które przed wojną zatrudniały 60.000 pracowników i przeciętnie 50.000 ton rocznie produkowały, ucierpiały znacznie przez wojnę. W roku 1946 produkcja wynosia zaledwie 7.000 ton, wzmogła się jednakże w 1947 roku do 20.000 ton wartości 90.000.000 florynów. Na rok 1948 przewiduje się wydobycie 37.000 ton i w 1950 roku ponowne osiągnięcie stanu przedwojennego

Aleksander Wiatrak

PORTOWA TARYFA KOLEJOWA W TRANZYCIE DO CZECHOSŁOWACJI.

Z ważnością od 15 kwietnia br. wprowadzono w życie bezpośrednią taryfę portową pod nazwą „Międzynarodowa taryfa związkowa na przewóz towarów między stacjami **portowymi P. K. P. w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie, a stacjami czesko-słowackimi kolei żelaznych.** Jak sama nazwa wskazuje, taryfa ta ma na celu pośrednią komunikację w tranzycie przez nasze porty do i z Czechosłowacji.

Przewoźne obliczane jest w walucie czechosłowackiej i opłacane w Czechosłowacji przez nadawcę lub odbiorcę.

Nowością taryfy są już gotowe obliczone stawki za przestrzeń od portów polskich do oznaczonych stacji czeskich, zatem jest ona prosta i przejrzysta.

Taryfa przewiduje 80 pozycji towarów wchodzących w rachubę przy imporcie i eksporcie czechosłowackim. Również szczęśliwym pomysłem jest system zeszytowy, który pozwala dodatkowo wpinać do zasadniczych postanowień taryfowych nowe zeszyty, w razie zmiany lub uzupełnień.

Dołączony do taryfy maks. przewiduje refakcje dla 10-ciu rodzajów towarów przy wypełnianiu warunków, przewidzianych specjalnie dla tych towarów, a umieszczonej przy każdej z tych pozycji, jak: ruda, bawełna, len, obuwie i t. d.

Ogółem biorąc, taryfa ta zasadniczo niewiele odbiega co do wysokości stawek od dotychczasowej taryfy tranzytowej, wprowadzonej z dniem 1 stycznia 1948 r. Obniżka jest tylko przewidziana wspomnianym aneksem w razie wykorzystania ustanowionych kontyngentów ilościowych towarów.

Warunkiem stosowania tej taryfy jest deklaracja, umieszczona na liście przewozowym, iż towar jest przeznaczony do zużycia na terenie Czechosłowacji.

Na skutek interwencji Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni — Wydział Ruchu D.O.K.P. Gdańsk zarządził telegraficznie z ważnością natychmiastową, iż zamówienie wagonów pod naładunek ryb może odbywać się także poza normalnie przewidzianym i dotychczas stosowanym terminem. Zamawiać więc będzie można wagony nie tak jak dotychczas na 24 godziny naprzód, zgłaszając do godziny 10-ej rano, ale każdej chwili.

Ekspedycja towarowa zobowiązana jest zamówienie takie przyjąć i wykonać możliwie zaraz w ciągu tego samego dnia.

Oczywiście należy korzystać z tej ulgi tylko w razie niemożności przewidzenia załadunku wcześniej.

Sąd Grodzki w Gdyni
R Mor 48

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 8 stycznia 1948 r. pod nr. R. Mor. 48 kuter rybacki „Gdy—76" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SOBW. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Główny Urząd Morski w Gdańsku dnia 17 grudnia 1947 r., nr. 103 47, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość 23.65 m, największa szerokość: 6.38 m, głębokość: 2.44 m, największa długość przedziału maszynowego: 5.28 m, pojemność brutto: 204.9 m³ czyli 72,39 ton rejestrowych, pojemność netto: 81,3 m³ czyli 28,72 ton rejestrowych. Przebudowano w stoczni nr. 1 w Gdańsku w roku 1947. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Właścicielem statku jest obywatel polski rybak Konrad Konkel, zamieszkały w Sopocie, ul. Mikołaja Reja nr. 14a. Wysokość udziału we własności 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł nabycia: Na podstawie zaświadczenia z 11 marca 1947 L. dz. Nr-Pow. III-106/493/47 nabyto od Okręgowego Urzędu Likwidacyjnego w Gdańsku z siedzibą w Sopocie. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Kroniki Szczecińskiej: Mgr **Czesław Piskorski**
Kroniki Rynków Kolonialnych: **Aleksander Wiatrak**

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
Gdynia: Świętojańska 99, tel. 42-42
P. K. O. XI - 111
Red. nacz. **Mgr K. Zagórny-Kretowicz**

Organ publikacyjny:
Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni i Związku Gosp. Spółdzielni „Społem" Okr. Gdańskiego.

Druk. M. Z. G. w Gdańsku, Plac Wałowy 14 — telefon 3.10-61. Wzór 864 — 2000 egz. — W-11173.